



UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
INSTITUTO DE GEOGRAFIA, DESENVOLVIMENTO E MEIO AMBIENTE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

**AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL PARA A
MOBILIDADE URBANA NO BAIRRO DO BENEDITO BENTES DA CIDADE DE
MACEIÓ/AL/BR**

FRANKLIN LUIZ RAMOS ANDRÉ

MACEIÓ-AL
2024

FRANKLIN LUIZ RAMOS ANDRÉ

DISSERTAÇÃO

**AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL PARA A
MOBILIDADE URBANA NO BAIRRO DO BENEDITO BENTES DA CIDADE DE
MACEIÓ/AL/BR**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) da Universidade Federal de Alagoas (UFAL) como requisito para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientadora: Profa. Dra. Gilcileide Rodrigues da Silva.

MACEIÓ – AL

2024

Catálogo na fonte
Universidade Federal de Alagoas
Biblioteca Central

Bibliotecário: Valter dos Santos Andrade – CRB-4 – 1251

A555p André, Franklin Luiz Ramos.
As políticas públicas de desenvolvimento territorial para a mobilidade urbana no Bairro do Benedito Bentes da cidade de Maceió/AL/BR / Franklin Luiz Ramos André. – 2024.
87 f. : il.

Orientadora: Gilcileide Rodrigues da Silva.
Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Alagoas. Instituto de Geografia, Desenvolvimento e Meio Ambiente, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Maceió, 2024.

Bibliografia: f. 78-86.
Apêndice: f. 87.

1. Políticas públicas – Maceió (AL). 2. Mobilidade urbana – Benedito Bentes (Maceió). 3. Planejamento urbano. I. Título.

CDU: 911.375.62

Folha de aprovação

FRANKLIN LUIZ RAMOS ANDRÉ

**As políticas públicas de desenvolvimento territorial para a mobilidade urbana no bairro
do Benedito Bentes da cidade de Maceió/AL/BR**

Dissertação apresentada à banca examinadora
referendada pelo Programa de Pós-Graduação
em Geografia (PPGG) da Universidade Federal
de Alagoas (UFAL).

Aprovada em ____ de _____ de 2024.

Banca Examinadora:

Orientadora: Profa. Dra. Gilcileide Rodrigues da Silva
(Universidade Federal de Alagoas)

Examinador interno: Prof. Dr. Lindemberg Medeiros de Araújo
(IGDEMA/UFAL)

Examinador(a) externo(a): Profa. Dra. Cleidijane Siqueira Santos
(Unidade Educacional Penedo /UFAL)

AGRADECIMENTOS

Ao Deus onipotente, onipresente e onisciente, o Deus Pai, O Todo – Poderoso, o Deus de Abraão, de Isaac e de Jacó (ISRAEL), o Deus Filho, Yeshua Hamashia Nazaret (Jesus Cristo de Nazaré), o meu único Senhor e Suficiente Salvador e o Divino Espírito Santo de Deus.

A minha Família, Cássia (Esposa) e a Emanuele Sofia (Filha), por todo apoio dado para que eu pudesse chegar até aqui.

A minha mãe, Rosângela Maria Ramos André, e ao meu Pai, José Benício André (*In memoriam*) por todos os ensinamentos de valor de vida.

Aos meus irmãos Wisney Luiz e Roseelle Luiza, aos meus sobrinhos, Ayssa Maria e Benício Luiz, por todo o incentivo dado durante toda esta pesquisa.

Aos meus avós Paternos, Luiz André Neto (*In memoriam*) e Antonieta Santos André (*In memoriam*), aos meus avós Maternos, Arlindo Ramos da Silva (*In memoriam*) e Lindalva Ramos da Silva, a todos os meus tios e tias da Família Ramos e da Família André, em especial, o meu tio Arlindo Ramos Júnior, por ter dado todo suporte necessário, emocional e financeiro, para que eu pudesse chegar até aqui e a todos meus primos e primas da Família Ramos e da Família André.

A Igreja Batista Rocha Eterna de Maceió, representada pelo Pastor Presidente, Samuel Machado Felizardo, que desde o dia 01 de fevereiro de 2015, tem dado todo o apoio emocional e espiritual, para que eu chegasse até aqui.

A minha orientadora, Gilcileide Rodrigues da Silva, pelas palavras de força e elogios durante toda a caminhada e aos membros da banca examinadora.

A minha amiga, prima e professora da UNEAL – *Campus VI*, Ana Carolina Peixoto Beltrão, por todo material, incentivo e estima, por toda troca de conhecimentos desde 2007, em curso de *Lato Sensu*.

Aos Amigos do curso de mestrado em geografia, Adriano Dantas, Bruno Leandro, Celso Farias, Handerson Phillipe, José Anderson, José Carlos, José Wilton e Wanderlan Oliveira por toda troca de experiências nos diversos momentos em sala de aula e no XV ENANPEGE.

Ao Departamento Municipal de Transporte Trânsito (DMTT), representado pelo Diretor – Presidente, André Costa, por todo o apoio dado ao longo dessa pesquisa.

Toda a Escritura é divinamente inspirada, e proveitosa para ensinar, para repreender, para corrigir, para instruir em justiça. Para que o homem de Deus seja perfeito, e perfeitamente instruído para toda boa obra.

(Bíblia Sarada, 2 Timóteo 3, 16 -17).

RESUMO

A mobilidade urbana é um dos requisitos que tem provocado mudanças no espaço geográfico, na cidade de Maceió, capital de Alagoas, e a expansão do bairro Benedito Bentes. Posto isso, o objetivo principal do estudo desenvolvido foi analisar as políticas públicas voltadas à mobilidade urbana do bairro, buscando conhecer seus avanços e percalços para assegurar um sistema viário seguro à população. A partir de uma fundamentação teórica relacionada à temática, foi feito um levantamento dos indicadores da quantidade de veículos que circulam no bairro, bem como do número de sinistros no período de 2018 a 2022. A pesquisa, do tipo descritiva, estruturada em coleta de dados, análise e interpretação de referenciais teóricos, assim como da realidade do bairro que teve como objetivo geral analisar as políticas públicas voltadas à mobilidade urbana do bairro Benedito Bentes, situado em Maceió, no estado de Alagoas. Na análise, partiu-se da compreensão das políticas públicas como a soma de atividades dos governos executadas diretamente, ou através de delegação e da mobilidade urbana para facilitar o deslocamento das pessoas e de bens na cidade, com o objetivo de desenvolver atividades econômicas e sociais no perímetro urbano de cidades ou aglomerações urbanas. Também foi realizado um pequeno esboço da importância da mobilidade urbana no Brasil, do planejamento urbano e do Plano Diretor de Maceió, bem como dos aspectos geográficos do bairro Benedito Bentes. Os resultados indicaram que ainda há muito a se fazer para que as políticas públicas voltadas à mobilidade urbana sejam de fato efetivas, valorizando a harmonia de seus usuários para que, em larga escala, melhore sua qualidade de vida.

Palavras - chave: Espaço urbano; território; mobilidade urbana; políticas públicas; planejamento urbano.

ABSTRACT

Urban mobility is one of the requirements that has caused changes in geographic space, in the city of Maceió, capital of Alagoas, and the expansion of the Benedito Bentes neighborhood. That said, the main objective of the study developed was to analyze public policies aimed at urban mobility in the neighborhood, seeking to understand their advances and setbacks in ensuring a safe road system for the population. Based on a theoretical foundation related to the theme, a survey was carried out of indicators for the number of vehicles circulating in the neighborhood, as well as the number of accidents in the period from 2018 to 2022. The research, of a descriptive type, structured in data collection, analysis and interpretation of theoretical references, as well as the reality of the neighborhood, which had the general objective of analyzing public policies aimed at urban mobility in the Benedito Bentes neighborhood, located in Maceió, in the state of Alagoas. In the analysis, we started from the understanding of public policies as the sum of government activities carried out directly, or through delegation and urban mobility to facilitate the movement of people and goods in the city, with the aim of developing economic and social activities in the urban perimeter of cities or urban agglomerations. A small sketch was also made of the importance of urban mobility in Brazil, urban planning and the Maceió Master Plan, as well as the geographical aspects of the Benedito Bentes neighborhood. The results indicated that there is still a lot to be done so that public policies aimed at urban mobility are truly effective, valuing the harmony of its users so that, on a large scale, their quality of life can be improved.

Keywords: Urban space; territory; urban mobility; public policy; urban planning.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 -	Mobilidade urbana sustentável	27
Figura 2 -	Pirâmide de hierarquia de mobilidade urbana	29
Figura 3 -	Mobilidade urbana	30
Figura 4 -	Tipologias de políticas públicas.....	36
Figura 5 -	Passo a Passo para elaboração de Plano de mobilidade Urbana.....	43
Figura 6 -	Capitais com e sem o Plano de Mobilidade Urbana	45
Figura 7 -	Princípios de Mobilidade compartilhada para cidades	47
Figura 8 -	Objetivos da Política Nacional de mobilidade urbana.....	50
Figura 9 -	Marco legal do transporte público coletivo	51
Figura 10 -	Vista aérea da Via da Integração – Benedito Bentes	60
Figura 11 -	Via da Integração – Benedito Bentes.....	61
Figura 12 -	Binário na Avenida Benedito Bentes.....	61
Figura 13 -	Fase de Conclusão da via de Integração – Benedito Bentes.....	62
Figura 14 -	Mapa de Maceió-AL, no Brasil	63
Figura 15 -	Vista aérea da avenida Cachoeira do Meirim	65
Figura 16 -	Vista aérea da avenida Benedito Bentes	66
Figura 17 -	Rota do mar no início da Rodovia AL-101 Norte.....	68
Figura 18 -	Rota do Mar no limite do bairro Jacarecica	69
Figura 19 -	Avenida Mundaú – Benedito Bentes	71
Figura 20 -	Rua Henrique Francisco Bulhões.....	71
Figura 21 -	Vista aérea do Mercado do Benedito Bentes	72
Figura 22 -	Vista aérea do terminal Integrado do Benedito Bentes.....	75

LISTA DE QUADRO

Quadro 1 -	O sistema territorial e as relações de produção e poder	23
Quadro 2 -	Síntese das ações nas vias públicas do bairro Benedito Bentes.....	70

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 -	Sinistros de Trânsito no bairro Benedito Bentes.....	73
Gráfico 2 -	Local do Sinistro no Benedito Bentes.....	74
Gráfico 3 -	Grau de aproximação ou parentesco dos participantes da pesquisa com as vítimas de sinistros de trânsito.....	74

LISTA DE SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
AL	Alagoas
ANTP	Associação Nacional de transportes Públicos
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DETRAN/AL	Departamento Estadual de Trânsito de Alagoas
DMTT	Departamento Municipal de Transporte e Trânsito
IBGE	Instituto Brasileiro de geografia e Estatística
ITDP	Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento
IFAL	Instituto Federal de Alagoas
NBR	Norma Técnica Brasileira
NOI	Núcleo de Operações Integradas
PD	Plano Diretor
PMU	Plano de Mobilidade Urbana
PNMU	Plano Nacional de Mobilidade Urbana
PLANMOB	Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana
PNATRANS	Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito
RENAEST	Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito
SEMINFRA	Secretaria Municipal de Infraestrutura
SNT	Sistema Nacional de Trânsito
UFAL	Universidade Federal de Alagoas
WRI	<i>World Resources Institute</i>

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
1 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	15
1.1 A compreensão de espaço urbano para mobilidade	15
1.2 Os fundamentos do conceito de território	18
1.3 A mobilidade urbana como ferramenta para as políticas públicas.....	22
1.4 Políticas públicas no uso do território.....	28
2 PROGRAMAS DE MOBILIDADE URBANA NO BRASIL	37
2.1 A importância da mobilidade urbana	37
2.2 O planejamento urbano e o Plano Diretor da Cidade de Maceió.....	47
2.3 As Políticas Públicas da mobilidade urbana de Maceió	54
3 DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E MOBILIDADE URBANA NO BAIRRO BENEDITO BENTES.....	59
3.1 Perfil geográfico	59
3.2 Rota do Mar: Vias e Acessos.....	63
3.3 Identificação das ações direcionadas à melhoria da mobilidade urbana.....	65
CONSIDERAÇÕES FINAIS	72
REFERÊNCIAS	73
APÊNDICE A - CONSULTA PÚBLICA - BAIRRO BENEDITO BENTES	82

INTRODUÇÃO

Esta pesquisa, desde o projeto inicial que foi usado para a seleção do processo seletivo do curso de Mestrado em Geografia, que não teve seu tema alterado, sempre teve como elemento central o tema da mobilidade, pois o autor é agente de fiscalização trânsito do município de Maceió/AL há 11 anos, tendo assim, propriedade para falar sobre o tema.

Esta pesquisa, do tipo descritiva, estruturada em coleta de dados, análise e interpretação de referenciais teóricos, assim como da realidade do bairro que teve como objetivo geral analisar as políticas públicas voltadas à mobilidade urbana do bairro Benedito Bentes, situado em Maceió, no estado de Alagoas, bem como do número de sinistros no período de 2018 a 2022. Para isso, buscamos conhecer os avanços e percalços em assegurá-lo como espaço transitável para seus 88.084 habitantes, com a população masculina representando 42.312 desse total e a feminina 45.772 habitantes, conforme dados apurados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (Anjos, 2011).

Como as políticas públicas sobre mobilidade urbana da cidade de Maceió têm desenvolvido, no aspecto territorial, o acesso à Mobilidade Urbana no bairro do Benedito Bentes, em Maceió?

Dentre os principais problemas da mobilidade urbana de Maceió, tem-se a falta de planejamento e execução da política nacional de mobilidade urbana. Os gestores públicos da prefeitura de Maceió, ao longo destes 10 (dez) anos, não editaram a norma de planejamento e execução da política nacional; com o aumento cada vez maior da frota de veículos automotores, não é fácil lidar com a presença aumentada de veículos automotores de uso particular em Maceió.

Inicialmente, foi feito um levantamento bibliográfico para aprofundamento teórico, baseando-nos em quatro conceitos essenciais. O primeiro é o de **espaço urbano**, que, segundo Corrêa (1989, p. 9), define-se como “[...] fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas. É assim a própria sociedade em uma de suas dimensões, aquela mais aparente, materializada nas formas espaciais.”

O segundo conceito abordado é o de **território**, que abrange a apropriação do espaço pela ação social de diferentes atores. Em outras palavras, “[...] o território incorpora o jogo das relações de poder e dominação entre os atores que modificam pelo trabalho um determinado espaço” (Raffestin, 1993, p. 143). “Os territórios são relações sociais projetadas no espaço, isto é, uma rede de relações sociais e produtivas capazes de produzir singularidades” (Queiroz, 2014, p. 155). Tais relações manifestam-se no território do bairro Benedito Bentes.

Outro conceito é o de **mobilidade urbana**, que se caracteriza pela capacidade de realização de deslocamentos nas cidades e áreas urbanizadas. Trata-se de uma concepção bastante trabalhada no âmbito da geografia urbana, sendo aplicada principalmente no planejamento urbano e nas políticas voltadas às cidades, referindo-se ao conjunto de condições normativas e infraestruturais, bem como individuais, que permitem a circulação de pessoas e também de bens nas cidades, garantindo a fluidez do espaço urbano (Guitarrara, 2022).

Por fim, tratamos do conceito de **políticas públicas**, compreendidas como “[...] atividades realizadas pelos governos, que agem diretamente ou por delegação, influenciando a vida dos cidadãos” (Santos *et al.*, 2002).

Após o levantamento bibliográfico, seguimos com as etapas de recolha de dados, análise e interpretação destes, bem como da realidade do bairro, objeto da investigação. A pesquisa empírica ocorreu a partir de visitas técnicas ao local, registrando, de forma espacial e territorial, as ruas e avenidas de maior fluxo de trânsito, com o uso de fotografias, inclusive aéreas, obtidas por meio de drone.

A consulta pública é uma forma pela qual a população obtém informações a respeito de determinado tema, garantindo sua participação na discussão de uma temática proposta. Essas informações estão normatizadas na Lei Federal nº 4.739/1965 (Brasil, 1965) e no Decreto Federal nº 62.497/1968 (Brasil, 1968), os quais estabelecem as normas para levantamento de dados estatísticos.

Para obtermos as informações necessárias referentes ao bairro Benedito Bentes realizamos uma consulta pública no mercado municipal e no terminal integrado de coletivo urbano, no mês de novembro de 2023. A partir dessa investigação, observamos que os principais problemas da mobilidade urbana de Maceió são a falta de planejamento e de execução da política nacional de mobilidade urbana.

A pesquisa também nos revelou que os gestores públicos da prefeitura de Maceió, ao longo dos últimos dez anos, não editaram a norma de planejamento e execução da política nacional, o que se tornou um grande problema, devido ao aumento cada vez maior da frota de veículos automotores de uso particular em Maceió.

Com o auxílio do Departamento Municipal de Transportes e Trânsito (DMTT) de Maceió, obtivemos os dados estatísticos de sinistros no trânsito no período de janeiro de 2018 a dezembro de 2022. O referido órgão é responsável pelo monitoramento do quantitativo e de tipos de veículos circulantes no bairro do Benedito Bentes em horário de maior fluxo veicular, em especial por meio do Núcleo de Operações Integradas (NOI).

Como parte das referências que nos serviram de aporte teórico destacamos nosso artigo científico intitulado “A mobilidade urbana no contexto da expansão territorial do bairro Benedito Bentes, em Maceió/Alagoas”, que foi publicado na Revista Tocantinense de Geografia (André; Silva, 2023), com estratificação Qualis A3 pela CAPES. Apresentamos o trabalho no dia 12 de outubro de 2023, na categoria de resumo expandido, durante o XV Encontro Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia (ENANPEGE), que aconteceu na cidade de Palmas, no Tocantins.

Em continuidade à pesquisa mencionada, construímos este trabalho dissertativo, que está organizado em três capítulos, além desta introdução e das considerações finais. O capítulo 1 aborda a fundamentação teórica, apresentando os principais conceitos de espaço urbano, território, mobilidade urbana e políticas públicas. O capítulo 2 discorre sobre os programas de mobilidade urbana e sua importância para a organização dos espaços. Já o capítulo 3 trata do desenvolvimento territorial e da mobilidade urbana no bairro Benedito Bentes, apresentando os avanços e as debilidades.

1 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Atualmente, a população mundial está enfrentando vários fenômenos que dificultam a harmonia de convivência entre povos e nações. Conceitos como território e espaço urbano são confundidos com a noção de lugar, paisagem, dentre outros. Da mesma forma, o conceito de mobilidade urbana é erroneamente relacionado ao de trânsito, que, na verdade, é parte dela.

Diante disso, políticas públicas são elaboradas para que os espaços públicos construídos sirvam, de maneira híbrida, como área de lazer e estejam afastados da malha viária onde trafegam os veículos motorizados. Lembramos, no entanto, dos veículos não motorizados, que constantemente transitam em locais destinados exclusivamente aos pedestres.

Neste texto, abordamos o espaço urbano para compreensão da mobilidade urbana e suas formas de gerenciar as políticas públicas no território. A finalidade consiste em conhecer os conceitos e refletir quanto aos modais essenciais para a desenvoltura da mobilidade urbana no bairro do Benedito Bentes, em Maceió (AL). Dentro dessa perspectiva, o texto contempla também a importância dos conceitos de espaço urbano, território e políticas públicas para assimilar o objeto de estudo.

1.1 A compreensão de espaço urbano para mobilidade

Milton Santos (1978) definiu o espaço geográfico como um fato e um fator social, ou seja, o espaço geográfico não seria somente um reflexo, um meio para a ação da sociedade. Em vez disso, o espaço geográfico é um condicionado e um condicionador, sendo influenciado pela sociedade (e moldado por ela), ao passo que também influencia a sociedade (direciona ações e relações). O espaço geográfico seria então uma união de “fixos” e “fluxos”, isto é, um conjunto de configurações espaciais e dinâmicas sociais, sendo sua natureza um conjunto indissociável, complementar e contraditório de “sistemas de objetos” e “sistemas de ações” – dialética entre a inércia e a dinâmica, entre o espaço material e o espaço social (Oliveira *et al.*, 2014, p. 206).

Nessa perspectiva, verificamos que, de acordo com a visão de Milton Santos (1978), o espaço geográfico transcende a mera representação física, sendo tanto um fenômeno social quanto um agente de influência. Contrariando a ideia de um simples reflexo, Santos (1978) destaca que o espaço não apenas reflete a sociedade, mas também a molda, estabelecendo uma relação recíproca. A perspectiva de “fixos” e “fluxos” revela, então, uma interconexão entre configurações espaciais e dinâmicas sociais, evidenciando a complexidade dessa interação e a dialética entre a inércia e a dinâmica, entre o espaço material e o social.

Para Raffestin (1993), o conceito de espaço é relacionado ao patrimônio natural existente em uma região definida, enquanto o de território abrange a apropriação do espaço pela ação social de diferentes atores. Em outras palavras, o conceito de território incorpora o jogo das relações de poder e dominação entre os atores que modificam pelo trabalho um dado espaço. Como resultado desse jogo de poder nas relações sociais, define-se uma identidade referente aos limites geográficos ou ao espaço determinado. Assim, o território surge como processo de construção social, cuja dinâmica relacional varia no tempo e no espaço (Raffestin, 1993, p. 143).

Contrapondo as diferentes visões, entendemos que enquanto Santos (1978) destaca o espaço geográfico como união de “fixos” e “fluxos”, Raffestin (1993) enfatiza que o território vai além da configuração física, incorporando relações de poder e identidade. Para Raffestin, o território é um produto dinâmico das relações sociais, um espaço socialmente construído que reflete as interações e dominações ao longo do tempo e do espaço.

Portanto, o espaço não pode ser visto como um objeto científico apartado da ideologia, das relações de poder ou da política; é nele que se materializam as tensões, as interações e as lutas entre dominação e resistências. Segundo Ferreira (2015), o espaço é o produto social, fruto de ações que envolvem jogos de poder, tensões, pressões, ideologias e a construção de discursos e de modos da vida programados. Ou seja, o espaço é um produto social e também produtor, já que, ao ser produzido com intencionalidades, interfere no nosso cotidiano (Ferreira, 2015, p. 76).

O argumento de Ferreira (2015) desafia a visão tradicional do espaço como elemento neutro, destacando sua profunda conexão com a ideologia, as relações de poder e a política. Ao considerar o espaço como um produto social e produtor ativo, o autor ressalta como as ações humanas, impregnadas de intencionalidades e jogos de poder, moldam não apenas o ambiente físico, mas também influenciam diretamente nossas vidas cotidianas.

Por essa perspectiva, o urbano se constitui um fenômeno social e espacial de particular temporalidade. Enquanto conceito, remete a uma dinâmica que pode ser observada em períodos, regiões e situações diferenciadas, de acordo com as teorias envolvidas. Assim, “[...] tanto a cidade, como objeto, como o urbano, como fenômeno, se situa no âmbito das reflexões sobre o espaço e a sociedade, pois são produtos dessa relação” (Lencioni, 2008, p. 114).

A perspectiva de Lencioni (2008) destaca a natureza dinâmica e contextual do fenômeno urbano, evidenciando sua variação ao longo do tempo e em diferentes contextos teóricos. Ao situar cidade e urbano como produtos da interação entre espaço e sociedade, ela ressalta a complexidade dessa relação intrínseca na compreensão do desenvolvimento urbano.

Na obra “O espaço urbano”, Corrêa (1989) mostra os diferentes usos da terra (solo) para caracterizar o espaço urbano, tratando-se de uma tipologia de natureza mais analítica, como ele mesmo destaca. A partir dessa concepção, o autor identifica e classifica os seguintes agentes urbanos, explicando como age cada um: os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais; os proprietários fundiários; os promotores imobiliários; o Estado; os grupos sociais excluídos.

Ainda nessa visão de Corrêa (1989), verificamos que ele adota uma abordagem analítica ao explorar os usos do solo, identificando e classificando os agentes urbanos conforme descrito anteriormente. Essa tipologia revela as dinâmicas complexas entre diversos atores na construção do espaço urbano, oferecendo uma compreensão detalhada das relações entre terra, poder e sociedade.

O uso do solo na economia é regulado pelo mecanismo de mercado, no qual forma-se o preço dessa mercadoria *sui generis*, que é o acesso à utilização do espaço, sendo esse acesso adquirido mediante a compra de um direito de propriedade ou o pagamento de aluguel periódico (Singer; Justo, 2017, p. 31).

Segundo Oliveira *et al* (2014), as modalidades de uso do espaço urbano obedecem tanto aos ditames das particularidades dos lugares (como são as propriedades específicas de cada sítio urbano) quanto às formas históricas do processo social na modernidade. Disso decorre que os diferentes atributos do espaço urbano venham da natureza, da cultura ou da história, sendo imediatamente traduzidos em termos de valor de troca. Esses aspectos integram (como atributos imanentes) as desigualdades fundamentais que constituem a espinha dorsal de todo o sistema, imanentes aos diferentes aspectos do espaço urbano (Oliveira *et al*, 2014, p. 72).

De acordo com Cario e Buzanelo (1986, p. 3), “[...] a renda da terra nada mais é do que a remuneração pelo direito de uso da terra imposto ao capital”. Nesse sentido, entende-se a ocorrência da renda sob duas possibilidades: a primeira, quando os proprietários de terra se constituem produtores capitalistas, comandando o capital no campo na busca de extração de trabalho excedente; e a segunda refere-se à forma clássica (trabalhadores, capitalistas e proprietários) em que o proprietário cede o terreno ao arrendatário capitalista para explorar trabalhadores, recebendo uma renda pela utilização da terra. Apesar da terra não ter valor, pois não é fruto do trabalho humano, trata-se de um bem ritual, não reproduzível; entretanto, constitui o local onde ocorre o processo de produção. A terra não é trabalho materializado, embora, a exemplo da força de trabalho, torna-se mercadoria no capitalismo,

[...] assim como o capital pode apropriar-se do trabalho, também pode apropriar-se da terra. Assim como o capitalista precisa pagar um salário para se apropriar da força de trabalho, precisa pagar uma renda para se apropriar da terra. Assim como a força de trabalho se transforma em mercadoria no capitalismo, também a terra se transforma em mercadoria. Assim como o trabalhador cobra um salário para que sua força de trabalho seja empregada na reprodução do capital, o proprietário da terra cobra uma renda para que ela possa ser utilizada pelo capital (Martins, 1983, p. 160).

Na mesma perspectiva, Cario e Buzanelo (1986) afirmam que a renda da terra constitui uma forma de apropriação da mais-valia e entendem que, quando o proprietário da terra cede o terreno ao arrendatário capitalista para exploração, recebe a renda da terra como forma de pagamento. Defendem ainda que a renda da terra não deixa de existir quando o proprietário se torna um explorador capitalista. Todavia, a mais-valia gerada a partir do processo produtivo mistura-se com a mais-valia total. Assim, a renda da terra fica em suas mãos como pagamento pelo uso de algo que é de sua propriedade e não simplesmente é deduzida da mais-valia gerada, como ocorreria se o terreno estivesse nas mãos do arrendatário capitalista (Cario; Buzanelo, 1986, p. 15).

Nabarro e Suzuki (2010, p. 8), ao citarem Karl Marx (1988), partem do pressuposto de que todas as formas de renda consistem no monopólio de classe social sobre frações do globo terrestre, separando a renda capitalista da terra em quatro partes: diferencial I e II, absoluta e de monopólio.

Almeida (2002) apresenta a mesma perspectiva de Marx (1988), que decompôs a renda em diferencial I e II. Explica que a renda diferencial I resulta do sobrelucro decorrente da diferença de fertilidade do solo ou de sua localização em relação ao mercado. Isso significa dizer que capitais de mesma grandeza aplicados em terras diferentes produzem resultados desiguais. Já a renda diferencial II provém do sobrelucro obtido com os investimentos em capital produtivo, ou seja, capitais de grandeza igual aplicados sucessivamente na mesma terra produzem resultados diferentes. Esta renda, portanto, advém da intensificação da agricultura pelo capital.

Fazendo uma distinção entre renda absoluta e renda de monopólio, tem-se dois pontos-chave:

[...] ou a renda deriva do preço de monopólio, por existir um monopólio do produto; ou os produtos se vendem a preço de monopólio por existir uma renda. Não é simplesmente o preço de monopólio que gera renda (de monopólio) quando esta aparece em decorrência do desejo ou da capacidade de pagamento dos compradores de um determinado produto raro ou excepcional. Mas, sobretudo, a renda gera preço de monopólio sempre que a propriedade privada da terra impedir a aplicação de capital em terras ociosas se os capitalistas não pagarem um tributo ao proprietário pela sua utilização (Max, 1988 *apud* Almeida, 2002, p. 33).

No entanto, um olhar crítico deve pautar-se nas mais diversas relações sociais entre as classes de trabalhadores, comerciantes, industriários e os governantes. Significa dizer, consoante os estudos de Corrêa, que

O espaço de uma grande cidade capitalista constitui-se, em um primeiro momento de sua apreensão, no conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si. Tais usos definem áreas, como o centro da cidade, local concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer e, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão (Corrêa, 1989, p. 7).

Com efeito, a cidade capitalista produz exclusão e segregação por força da existência do estatuto da propriedade privada e das lógicas de acumulação do mercado de terras urbanas, as quais favorecem:

- I – A geração de rendas diferenciadas;
- II – As especializações de usos residencial e não residencial;
- III – A configuração de áreas segregadas, conforme poder aquisitivo, condição étnica e social dos residentes;
- IV – As intervenções retificadoras ou ‘corretivas’ do poder público revalorizando amplos trechos da cidade;
- V – A redinamização do espaço urbano, e, por via de consequência, a expulsão para a periferia de residentes de áreas centrais (que não suportam o ônus imposto pelas novas centralidades).

Nessa linha de argumentação surge a seguinte generalização: a grande cidade é o principal espaço a produzir pobreza e exclusão no capitalismo contemporâneo (Costa, 2006, p. 61).

Diante disso, o conjunto de uso do solo urbano é a organização espacial da cidade ou simplesmente o espaço urbano fragmentado. Segundo Corrêa (1989, p. 9), “[...] o espaço urbano é fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas. É assim a própria sociedade em uma de suas dimensões, aquela mais aparente, materializada nas formas espaciais”.

Assim, as frequentes afirmações sobre o espaço geográfico e seu papel na sociedade, conforme delineado por Milton Santos (1978), Raffestin (1993), Ferreira (2015) e outros autores, revela uma complexa interação entre fenômenos sociais e espaciais. Santos enfatiza a dualidade do espaço como um fato e um fator social, destacando sua influência recíproca com a sociedade, enquanto Raffestin amplia essa perspectiva ao introduzir o conceito de território como uma construção social permeada por relações de poder. Por outro lado, Ferreira desafia a visão tradicional do espaço como neutro, ressaltando seu papel como produto e produtor das

relações sociais, ideologias e jogos de poder. Essas abordagens convergem ao reconhecer o espaço como uma arena onde se desenrolam tensões, interações e lutas entre dominação e resistência, evidenciando sua inseparabilidade da ideologia, das relações de poder e da política. Além disso, a análise de Corrêa (1989) sobre os diferentes usos da terra na configuração do espaço urbano oferece uma tipologia analítica que revela as dinâmicas complexas entre diversos agentes na construção da cidade. A compreensão dessas interações entre espaço, sociedade e poder é essencial para uma abordagem holística do desenvolvimento urbano e da organização espacial, reconhecendo a cidade como um espaço fragmentado e articulado, reflexo e condicionante das dinâmicas sociais.

1.2 Os fundamentos do conceito de território

A primeira concepção de território surgiu basicamente sob uma visão naturalista, na qual se destacaram conceitos como paisagem e região. De acordo com Castro (2010, p. 70):

O território é encarado como imperativo funcional, um elemento da natureza inerente a um povo ou uma nação pelo qual se deve lutar para conquistar ou proteger. Essa visão delimitou o campo de estudo da geografia tradicional já no final do século XIX, diferenciando-a de outras ciências, e teve como um de seus principais precursores o alemão Friederich Ratzel

Assim, verificamos que a concepção inicial de território, influenciada pela visão naturalista, destacou elementos como paisagem e região. Encarado como um imperativo funcional inerente a um povo, essa perspectiva, defendida por precursores como Friederich Ratzel, delimitou o escopo da geografia tradicional no final do século XIX, marcando uma distinção crucial de outras disciplinas científicas.

É essencial compreender bem que o espaço é anterior ao território. De modo mais claro, o território forma-se a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível. Ao se apropriar de um espaço, concreta ou abstratamente (por exemplo, pela representação), o autor “territorializa” o espaço” (Raffestin, 1993, p. 143).

Segundo Queiroz (2014, p. 155): “Território é sinônimo de espaço geográfico formado pelo conjunto de ações e objetos dispostos pela ação humana no meio”. Em outra perspectiva, Saquet (2007) colabora destacando não somente as vertentes político-culturais, mas também econômicas, admitindo que o território é constituído de relações sociais e (i)materialidade, tendo a mobilidade e permanência como dialética. Em complemento, explica:

Um território não é construído e, ao nosso ver, não pode ser definido apenas enquanto espaço apropriado política e culturalmente com a formação de uma identidade regional e cultural/política. Ele é produzido, ao mesmo tempo, por relações econômicas, nas quais as relações de poder inerentes às relações sociais estão presentes num jogo contínuo de dominação e submissão, de controle dos espaços econômico, político e cultural. O território é apropriado e construído socialmente, fruto do processo de territorialização (Saquet, 2007, p. 24).

Assim, em qualquer acepção, território tem a ver com poder, mas não apenas ao tradicional “poder político”, ele diz respeito tanto ao sentido mais explícito, de dominação, quanto ao mais implícito ou simbólico, de apropriação. Lefebvre (1986) distingue apropriação de dominação (posse, propriedade), sendo o primeiro um processo muito mais simbólico, carregado das marcas do “vivido”, do valor de uso; e o segundo mais concreto, funcional e vinculado ao valor de troca. Segundo o autor:

O uso reaparece em acentuado conflito com a troca no espaço, pois ele implica ‘apropriação’ e não ‘propriedade’. Ora, a própria apropriação implica tempo e tempos, um ritmo ou ritmos, símbolos e uma prática. Tanto mais o espaço é funcionalizado, tanto mais ele é dominado pelos ‘agentes’ que o manipulam tomando-o unifuncional, menos ele se presta a apropriação. Por quê? Porque ele se coloca fora do tempo vivido, aquele dos usuários, tempo diverso e complexo (Lefebvre, 1986, p. 411).

Na concepção de Haesbaert (2004, p. 95):

[...] cada território se constrói por uma combinação e imbricação única de múltiplas relações de poder do mais material e funcional, ligado a interesses econômicos e políticos, ao poder mais simbólicos e expressivo, ligado às relações de ordem mais estritamente cultural.

Portanto, o território, enquanto relação de dominação e apropriação sociedade-espaço, desdobra-se ao longo de um *continuum* que vai da dominação político-econômica mais “concreta” e “funcional” à apropriação mais subjetiva e/ou cultural-simbólica.

Quanto à territorialidade, Haesbaert (2004) afirma que se liga aos processos simbólico-culturais da formação/mutação das identidades territoriais. Entretanto, a territorialidade não deve ser vista como a simples “qualidade do território”, mas como a capacidade/qualidade de criação de relações simbólico-afetivas e político-disciplinares econômicas. O autor reconhece uma visão mais abrangente de territorialidade, considerando também as relações econômicas e culturais. Essa relação estaria “[...] intimamente ligada ao modo como as pessoas utilizam a terra, como elas próprias se organizam no espaço e como elas dão significado ao lugar” (Haesbaert, 2004, p. 86).

O território envolve, pois, uma “ordem de subjetividade individual e coletiva”, a possibilidade de os grupos manifestarem articulações territoriais de resistência, em contraposição ao “espaço liso”, homogeneizante, imposto pela ordem social e política dominante (Haesbaert, 2006, p. 13).

Como *continuum* dentro de um processo de dominação e/ou apropriação, o território e a territorialização devem ser trabalhados na multiplicidade de suas manifestações, que é também, e sobretudo,

[...] multiplicidade de poderes, neles incorporados pelos múltiplos sujeitos envolvidos (tanto no sentido de quem sujeita quanto no de quem é sujeitado, tanto no sentido das lutas hegemônicas quanto nas lutas – de resistências –, pois poder sem resistência, por mínima que seja, não existe). Assim, devemos primeiramente distinguir os territórios de acordo com aqueles que os constroem, sejam eles indivíduos, grupos sociais/culturais, Estado, empresas, instituições como as igrejas etc. Os objetivos do controle social por meio de sua territorialização variam conforme a sociedade ou cultura, o grupo e, muitas vezes, o próprio indivíduo (Sack, 1986, p. 6 *apud* Haesbaert, 2008, p. 22).

No Brasil, a estrutura federativa estabelecida pela Constituição de 1988 divide a responsabilidade sobre o território entre a União, os estados e os municípios. Contudo, Castro (2010) ressalta que é crucial considerar a estratégia territorialista e socialmente excludente adotada pela elite política brasileira desde a Independência, com um controle cuidadoso de variáveis-chave, como população e território, desde os primórdios da formação do Estado brasileiro. Essa abordagem revela a dinâmica complexa entre poder central, poder da Federação e poder local na gestão territorial.

Em uma perspectiva diferente, Ratzel (*apud* Costa, 2010, p. 39) afirma que a simples declaração de guerra faz desaparecer as fronteiras, estabelecendo-se um novo espaço de circulação referido a um “todo territorial”. A consequência desse fato na estruturação territorial dos estados é que todos eles procurarão articular internamente o seu espaço de domínio, segundo riscos potenciais de cada uma das suas partes ante as possibilidades de penetração do inimigo. Daí a fundamental importância da rede de circulação (Costa, 2010, p. 40).

Segundo Sousa (2016), as redes técnicas e sociais produzem interações espaciais que fomentam a dinâmica do movimento entre territórios, de acordo com a complexidade e intensidade dos fluxos que interagem por funcionalidades e assimetrias, a partir de centros urbanos e de suas hinterlândias, tendo diferenciações entre as cidades. As interações espaciais mencionadas por Sousa

[...] constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamento de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico. Podem apresentar maior ou menor intensidade, variar segundo a frequência de ocorrência e, conforme a distância e direção, caracterizar-se por diversos propósitos e se realizar através de diversos meios e velocidades (Corrêa, 1997, p. 279 *apud* Sousa, 2016, p. 122).

Dessa forma, concordamos com a afirmação de Santos, destacando que o território, usado por todos os homens e ligado ao movimento internacional da população, é um espaço social rico em possibilidades. Ela argumenta ainda que a rede formada nesse território implica uma variedade de ações intersubjetivas, permeadas por relações de poder, conflito, consenso, força, dissenso e sentimento de solidariedade e compaixão. Ao colocar o território como ponto nodal, Santos enfatiza a importância de reconhecer o movimento populacional como um elemento crucial na história do território, destacando que a migração é uma questão que transcende os migrantes, sendo também uma preocupação da sociedade em sua rede de solidariedade cotidiana.

Segundo Raffestin (1993), do Estado ao indivíduo, em todas as organizações, sejam elas pequenas ou grandes, há atores sintagmáticos que “produzem” o território nacional. O Estado está sempre organizando o território nacional por novos recortes, novas implantações e novas ligações. As “imagens” territoriais revelam, portanto, as relações de produção e, conseqüentemente, de poder (Quadro 1).

Quadro 1 - O sistema territorial e as relações de produção e poder

Sistemas de objetivos e ações Conhecimentos e práticas	Econômicos	Políticos	Sociais	Culturais
Elementos do Espaço				
Superfícies	Tessituras	Tessituras	Tessituras	Tessituras
Pontos	Nós	Nós	Nós	Nós
Linhas	Redes	Redes	Redes	Redes

Fonte: Raffestin (1993).

Como aponta Haesbaert (2007, p. 42), “o território como espaço dominado e/ou apropriado manifesta hoje um sentido multiescalar e multidimensional”. Isso significa que só pode ser devidamente apreendido dentro de uma concepção de multiplicidade, tanto no sentido da convivência de “múltiplos” territórios quanto da construção efetiva da multiterritorialidade. Logo, toda ação que hoje se pretenda efetivamente transformadora, necessita, obrigatoriamente, encarar esta questão: ou se trabalha com a multiplicidade de nossas territorializações, ou não se alcançará a transformação que almejamos.

Para Haesbaert (2007, p. 42):

Geograficamente falando, pensar multiterritorialmente significa pensar tanto em múltiplos poderes (ou ‘governanças’) quanto em múltiplas identidades (em espaços culturalmente mais híbridos) e mesmo em múltiplas funções (a ‘multifuncionalidade’ econômica). Em síntese, um debate complexo em prol da perspectiva maior de construção de uma outra sociedade, ao mesmo tempo mais universalmente igualitária e mais multiculturalmente reconhecedora das diferenças humanas.

Assim, A evolução do conceito de território reflete uma transição de uma visão naturalista para uma abordagem mais abrangente, permeada por elementos sociais, políticos e culturais. Inicialmente concebido como um imperativo funcional, inerente a um povo e defendido por precursores como Friederich Ratzel, o território delimitou o escopo da geografia tradicional no final do século XIX, marcando uma distinção crucial de outras disciplinas científicas. No entanto, autores contemporâneos como Raffestin, Queiroz, Saquet, Haesbaert e Sousa ampliaram essa perspectiva ao destacar o território como resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático, permeada por múltiplas relações de poder, cultura e economia. A noção de territorialidade, conforme discutida por Haesbaert, reflete não apenas a qualidade do território, mas também a capacidade de criar relações simbólico-afetivas e político-disciplinares. Nessa linha, a compreensão do território como espaço dominado e/ou apropriado ganha uma dimensão multiescalar e multidimensional, exigindo uma abordagem que reconheça a multiplicidade de territórios, identidades e funções. Em síntese, o debate sobre o território hoje transcende suas delimitações físicas e se insere em um contexto mais amplo de construção de uma sociedade mais igualitária e multiculturalmente reconhecedora das diferenças humanas.

1.3 A mobilidade urbana como ferramenta para as políticas públicas

O conceito de mobilidade tem influência da mecânica clássica, na qual os fluxos seguem a lógica de atração proporcional às massas e inversamente proporcional às distâncias. Nas ciências sociais, a vocação do conceito foi, desde sempre, ligar o tráfego à sociedade que o faz a cada dia mais intenso. Todavia, é necessário esclarecer que a noção de mobilidade supera a ideia de deslocamento físico, devendo-se analisar suas causas e consequências. Nesse sentido, a mobilidade não se resume a uma ação. Segundo Balbim (2003, p. 27),

[...] em vez de separar o ato de deslocamento dos diversos comportamentos individuais e de grupo – presentes tanto no cotidiano quanto no tempo histórico –, o conceito de mobilidade tenta integrar a ação de deslocar, quer seja uma ação física, virtual ou simbólica, às condições e às posições dos indivíduos e da sociedade.

Ao contrário da visão inicial influenciada pela mecânica clássica, o conceito de mobilidade, segundo Balbim (2003), transcende a mera ação de deslocamento, abrangendo causas e consequências. Integra, ainda, a variedade de comportamentos individuais e grupais no cotidiano e na história, ligando a ação de deslocar, seja ela física, virtual ou simbólica, às condições e posições sociais, proporcionando uma análise mais abrangente.

Para Raffestin (1993), a mobilidade comportaria duas faces: a circulação (transferência de seres e bens) e a comunicação (transferência de informação). Deve ficar claro que em todo o transporte, há circulação e comunicação, simultaneamente. Porém, diz o autor, “[...] que até a época contemporânea a rede de circulação e a rede de comunicação formavam uma só coisa, ou quase, a tecnologia moderna acabou por dissociá-las” (Raffestin, 1993, p. 201).

No entanto, o método geográfico oferece uma abordagem regional “[...] no estudo de problemas de desenvolvimento socioeconômico, de mobilização de recursos naturais e humanos e no arranjo das atividades humanas no espaço, o que representa uma base segura para os diversos especialistas de outras disciplinas e para os técnicos de planificação” (Hissa, 2002, p. 238).

Sobre mobilidade geográfica, Lévy (2002) tem um argumento que nos ajuda a compreender a mobilidade para além do deslocamento de pessoas, incluindo a mobilidade como possibilidade de ascensão social:

[...] a mobilidade como a relação social ligada à mudança de lugar, isto é, como o conjunto de modalidades pelas quais os membros de uma sociedade tratam a possibilidade de eles próprios ou outros ocuparem sucessivamente vários lugares. Por essa definição, excluimos duas outras opções: aquela que reduziria a mobilidade ao mero deslocamento, eliminando assim as suas dimensões ideais e virtuais, e aquela que daria um sentido muito geral a este termo, jogando com as metáforas (tal como a ‘mobilidade’ social) ou com extensões incontroladas (a comunicação, por exemplo) (Lévy, 2002, p. 7).

Segundo Ratzel (*apud* Costa, 2010, p. 39), “[...] o fenômeno da mobilidade no território, pelos seus aspectos controvertidos, foi alvo de muita polêmica em estudos posteriores, especialmente entre os franceses”. O autor examina a mobilidade segundo dois tipos distintos de migrações: as “verdadeiras”, que são os movimentos incessantes de deslocamentos, ou seja, forma política elementar de mobilidade de ocupação de espaços e fenômeno muito presente entre os chamados povos primitivos. À medida, porém, que o grau de civilização aumenta, esse tipo de mobilidade tende a cessar, dando lugar a um movimento mais complexo, o da “mobilidade das fronteiras” ou a mobilidade comandada por processos políticos-territoriais (Costa, 2010, p. 39).

Sendo assim, como bem explica Bejeau-Garnier (2010, p. 156):

[...] à medida que o tamanho da aglomeração aumenta e que se estabelecem diferenças de função ou de nível social entre os bairros, multiplicam-se as ocasiões e a necessidade de deslocamentos cada vez mais longas e mais frequentes. Esses movimentos podem se classificar em duas grandes categorias: os que provêm de necessidades de trabalho e os outros.

Segundo Duarte (2017), a forma de uma cidade é o resultado de diversos agentes e fatores combinados no espaço e no tempo, como o Estado, o setor privado e a dinâmica social e econômica. A mobilidade urbana é um dos principais fatores de desenvolvimento e da orientação do crescimento da cidade e, por conseguinte, da localização dos assentamentos habitacionais. Isso significa que os Planos Diretores Municipais precisam incorporar medidas concretas que respondam aos seguintes objetivos ligados à qualidade da mobilidade urbana:

- Promover a regulamentação das imensas parcelas informais da cidade, inserindo-as na malha urbana consolidada, contribuindo para reduzir as necessidades de deslocamentos permanentes;
- Desestimular o zoneamento excessivamente especializado do território, pois este gera um padrão pendular de viagens, sendo importante promover usos de solos mistos e diversificados;
- Promover uma política habitacional voltada à consolidação das áreas já ocupadas, mediante políticas destinadas a melhorar a sua qualidade;
- Prever na expansão das áreas urbanas a implantação de uma rede integrada de transportes e trânsito;
- Controlar a implantação de novos polos geradores de trânsito e áreas pouco adensadas;
- Estimular a distribuição equilibrada das atividades econômicas, promovendo uma economia diversificada que contribua para a sustentabilidade da cidade e da região (Duarte, 2017, p. 14).

Desde 2012, muito se tem falado, discutido, escrito e divulgado sobre as noções do que vem a ser mobilidade urbana. A razão é que a Lei Ordinária nº 12.587, de 2012, “[...] determina aos municípios a tarefa de planejar e executar a política nacional de mobilidade urbana” (Brasil, 2012). O próprio Estatuto da Cidade, ou a Lei Ordinária nº 10.257, (Brasil, 2001), já dispunha sobre a diretriz do planejamento urbano. Assim, o Brasil carece de dispositivos legais para orientação estatal quanto à necessidade de que o planejamento urbano leve em consideração os pilares mencionados na introdução deste trabalho. Em virtude do exposto, tem-se que o Governo Federal vem exigindo dos municípios competentes a edição de normas locais que implantem essa estratégica política pública.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana é o instrumento legal que orienta a agenda de mobilidade nos municípios brasileiros. Um de seus objetivos é reduzir as desigualdades,

promovendo a inclusão social e o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, ou seja, políticas, planos e ações em mobilidade urbana para além do desempenho dos modos de transporte.

No entanto, o planejamento urbano é uma prática de organização e construção da cidade que se assenta sobre bases teóricas fundamentadas na articulação entre forma e função, e cuja finalidade explícita consiste em alcançar o bem comum dos cidadãos, expressado com frequência sob a fórmula de “[...] melhora da qualidade de vida” (Oliveira; Carlos, 2006, p. 431).

Avançando um pouco na questão da mobilidade urbana, o conceito de mobilidade sustentável (representada na Figura 1) está fortemente ligado às relações estabelecidas entre transporte e uso do solo. Por isso, faz-se necessário conhecer um pouco melhor as relações que se podem identificar quando implementadas medidas para intervir nos transportes ou na ocupação do território, ou seja, os impactos que medidas tomadas apenas em uma perspectiva podem ter sobre cada uma delas. Essa análise é relevante, pois permite identificar as consequências das medidas no desempenho das atividades, na mobilidade, no meio ambiente e, consequentemente, no desenvolvimento urbano (Campos, 2006, p. 12).

Figura 1 - Mobilidade urbana sustentável



Fonte: Cavalcanti (2013 *apud* Mobilize Brasil, 2013).

As discussões sobre mobilidade urbana sustentável têm sido pauta das agendas de praticamente todas as grandes cidades do mundo. Sobre isso, em consistente artigo científico, a doutoranda Soares e colaboradores (2017, p. 4) evidenciaram que

As discussões que envolvem a mobilidade em áreas urbanas exercem efeitos diretos sobre a qualidade do ambiente e da própria vida das pessoas que no espaço urbano residem ou desenvolvem suas atividades diárias. Tais efeitos podem se apresentar de forma positiva ou negativa na qualidade de vida das pessoas a depender da qualidade desse espaço urbano que pode ser um espaço em que os indivíduos se sintam bem e queiram ali viver ou espaços que tornam a vida das pessoas mais estressante e cansativa.

Nesse sentido, a mobilidade sustentável no contexto socioeconômico da área urbana pode ser vista por meio de ações no uso e ocupação do solo e na gestão dos transportes, visando proporcionar acesso aos bens e serviços de forma eficiente para todos os habitantes. Dessa forma, mantém ou melhora a qualidade de vida da população atual sem prejudicar a geração futura (Campos, 2006, p. 4).

O problema da mobilidade urbana sustentável é e deve ser tema da política estratégica dos governos (Soares *et al.*, 2017). Sobre isso, diz Jacobs (2000 *apud* Soares *et al.*, 2017, p. 4), que “[...] os governos precisam desenvolver políticas que orientem a construção de espaços e cidades vivas”.

Ainda que a disponibilidade de transporte seja fundamental para o desenvolvimento das atividades urbanas, não só o acesso físico aos diferentes modos e tecnologias determina as condições de mobilidade nas cidades. Especialmente nas grandes áreas urbanas, inúmeras situações hoje experimentadas acabam por refletir em problemas de mobilidade para seus habitantes, cabendo citar:

- a) A precariedade da infraestrutura urbana, em que a ausência de passeios públicos e iluminação adequada e a insuficiência dos equipamentos de drenagem acarretam problemas para a circulação de pedestres e veículos. Todos esses fatores causam desconforto para motoristas e pedestres, além de acidentes e congestionamentos de tráfego;
- b) A apropriação ilegal do espaço público, seja por ambulantes, bares ou estabelecimentos comerciais em geral, que traz prejuízos para a circulação de pedestres e pessoas com restrição de mobilidade;
- c) A ausência de arborização urbana, resultando na perda da qualidade ambiental e contribuindo para a criação de espaços pouco atrativos para pedestres;
- d) As deficiências ou a ausência de planejamento urbano e a má-organização das cidades, com o consequente aumento dos tempos de deslocamento e dos custos de transporte, além da necessidade de maiores investimentos em infraestrutura urbana para atender à crescente demanda por transporte individual (Costa, 2008, p. 17).

Os termos “transporte” e “uso do solo” em áreas metropolitanas incluem conceitos técnicos (sistemas de mobilidade urbana), econômicos (cidades como mercado) e sociais (sociedade e espaço urbano). Esses conceitos são apresentados, resumidamente, em seguida, com base em Campos (2005, p. 13):

- a) Impacto do uso do solo no transporte – o impacto de uma alta densidade residencial na redução do comprimento médio por viagem é, possivelmente, mínimo comparativamente com o aumento do custo de viagem. Já a densidade de empregos é positivamente correlacionada com o comprimento médio de viagem. Facilidades atrativas na vizinhança podem ser vistas como um fator que induz a redução do comprimento médio por viagem. Com relação à frequência de viagem, pouco ou nenhum impacto pode ser esperado a partir de políticas de uso do solo, de acordo com a teoria dos encargos com o transporte. Alta densidade residencial e de empregos, assim como uma extensa aglomeração e uma boa acessibilidade ao transporte público, tende a estar positivamente correlacionada com a utilização do transporte público; enquanto uma cidade planejada – com mistura de lugares de trabalho e residências, com distâncias menores para viagens para o local de trabalho – possivelmente proporciona aumento da utilização de bicicleta e de caminhada.
- b) Impacto do transporte no uso do solo – este impacto é obtido a partir de mudança na acessibilidade a uma localização. Uma melhor acessibilidade aumenta a atratividade para a localização de todo tipo de atividade, influenciando, assim, na direção de um novo desenvolvimento urbano. Se, porém, a acessibilidade cresce em toda a cidade, isso resulta em maior dispersão da estrutura de assentamento.
- c) Impactos do transporte sobre o transporte – estes impactos são incluídos porque tendem a ser mais importantes que os do uso do solo sobre o transporte e os do transporte no uso do solo. Enquanto o tempo e o custo de viagem têm uma correlação negativa com o comprimento e a frequência de viagem, a acessibilidade tem correlação positiva com esses parâmetros. A escolha do modo de transporte depende da atratividade relativa de um modo comparada com a atratividade de todos os outros modos. O mais rápido e mais barato tem maior probabilidade de escolha, ou seja, provavelmente será o modo com maior percentual de usuários.

Na prática, verificamos que isso não acontece, pois desde que o Código de Trânsito Brasileiro de 1997 entrou em vigor, já existia a hierarquia dos tipos de veículo de transportes sobre os demais (Figura 2). No entanto ocorre a “hierarquia inversa”, prejudicando a chamada “acessibilidade universal”.

Figura 2 - Pirâmide de hierarquia de mobilidade urbana



Fonte: Mobilize Brasil (2018a).

O termo “acessibilidade universal” – adotado recentemente pela área de urbanismo e outras afins –, segundo Amaral e colaboradores (2013, p. 74) é visto como “[...] parte de uma política de mobilidade urbana que promova a inclusão social, a equiparação de oportunidades e o exercício da cidadania das pessoas com deficiência e idosos, em respeito aos seus direitos fundamentais”.

Essa acessibilidade está relacionada às edificações, à comunicação, ao meio urbano, aos transportes e aos equipamentos e serviços que uma cidade pode oferecer como condição prévia para a participação social e econômica em igualdade de oportunidades. Isso porque a acessibilidade é um direito básico que garante a não discriminação do cidadão em função de sua idade ou de suas necessidades especiais (Amaral *et al.*, 2013, p. 76).

Diariamente, os pedestres têm várias dificuldades para se deslocarem, pois as vias estão com algum obstáculo, ou, pior que isso, as calçadas destinadas ao passeio dos pedestres encontram-se desniveladas, dificultando sua execução, principalmente para aqueles com alguma deficiência locomotiva. A Figura 3 traz uma charge que ilustra muito bem tais dificuldades.

Figura 3 – Charge Mobilidade urbana



Fonte: Ykenga (2015).

No que diz respeito ao termo “acessibilidade”, é utilizado geralmente em referência a questões de padrões e normas de *design* universal e de construção e planejamento para inclusão de pessoas com diferentes graus de dificuldades motoras e cognitivas. Já a acessibilidade urbana pode ser entendida como macroacessibilidade, pois trata do acesso de uma maneira mais ampla. Três componentes distintos estabelecem os níveis de acessibilidade urbana, são eles:

- **Infraestrutura:** a facilidade de acessar atividades depende da infraestrutura e dos serviços de transporte existentes. Isso inclui, por exemplo, a capilaridade da rede de transporte público, a conectividade da rede viária, a existência de corredores de transporte de alta capacidade, como trens e metrô etc. Aqui, tanto a eficiência quanto a conectividade espacial e temporal da rede de transportes são de extrema importância.
- **Uso do solo:** o quão facilmente atividades podem ser acessadas também depende da codistribuição espacial de pessoas e atividades, como escolas, serviços de saúde, áreas de lazer etc. Esse componente diz respeito à proximidade geográfica entre pessoas e oportunidades: quanto mais longe, mais difícil é o acesso às atividades.
- **Pessoas:** por fim, é importante ressaltar que a facilidade de acesso a atividades também é afetada pelas características individuais de cada pessoa. Fatores como dificuldades motoras e cognitivas, idade, gênero, cor e renda, por exemplo, podem influenciar de maneira importante a capacidade das pessoas de se locomoverem, de utilizarem determinados modos de transporte e de circularem pela cidade sem medo de algum tipo de violência ou discriminação (Pereira, 2023, p. 14).

A mobilidade urbana prioriza os meios de transportes coletivos em detrimento dos individuais, ela é um dos pilares para que os espaços onde as pessoas circulam garantam o direito ao lazer e à convivência com amigos e familiares, usufruindo de melhor qualidade de vida, com mais saúde e menos estresse. Em síntese, a mobilidade urbana é mais que o deslocamento em si, ela está ligada à produtividade, à qualidade de vida e à segurança. Atualmente, mobilidade urbana sustentável e acessibilidade estão ligadas diretamente à mobilidade urbana.

Diante disto, chegamos à conclusão que, mobilidade urbana transcende a mera questão de deslocamento físico e abrange uma variedade de aspectos sociais, econômicos e ambientais. Ao considerar a mobilidade como uma relação social, é fundamental compreendê-la não apenas como a transferência de pessoas e bens, mas também como a transferência de informação e a possibilidade de ascensão social. A mobilidade sustentável e a acessibilidade são componentes essenciais para garantir não apenas o direito ao deslocamento, mas também o acesso igualitário aos serviços básicos e equipamentos sociais. No entanto, a efetivação desses princípios enfrenta desafios relacionados à infraestrutura urbana precária, à falta de planejamento adequado e à desigualdade no acesso aos recursos urbanos. Portanto, a mobilidade urbana deve ser entendida como um elemento-chave para o desenvolvimento das cidades, que requer políticas públicas integradas e orientadas para promover uma melhor qualidade de vida e inclusão social.

1.4 Políticas públicas no uso do território

Em nossa língua, a palavra “política” é utilizada para designar diferentes abordagens. Por isso, recorreremos à língua inglesa para demonstrar três acepções: *polity*, enfocando as instituições políticas; *politics*, referente aos processos políticos; e *policy*, relacionada ao conteúdo das políticas públicas. O conceito de *polity* tange ao aspecto institucional, isto é, às organizações e às regras do jogo que regem os processos políticos, por exemplo: o parlamento, os partidos políticos, as organizações administrativas estatais (ministérios, secretarias, entre outras), a Constituição Federal etc.

O conceito de *politics* faz referência à atividade política, marcada pelo caráter conflituoso inerente à necessidade de tomar decisões sobre assuntos coletivos em contextos de pluralidade de atores. Tal diversidade é importante para garantir que diferentes vozes e ideias manifestem-se nas arenas de debate público e influenciem as decisões. São exemplos de atividade política: negociação, barganha e persuasão.

Já o conceito de *policy* é relacionado às iniciativas de ação pública, isto é, a “dispositivos político-administrativos coordenados [...] em torno de objetivos explícitos” (Muller; Surel, 2002, p. 11). O foco, entretanto, está no conteúdo das políticas públicas, nas suas formas de implementação bem como na avaliação de suas condições de funcionamento, eficácia e efetividade. Quando falamos dessa dimensão, estamos nos referindo à política pública em si. (Rosa; Lima; Aguiar, 2021, p. 13).

Como campo de estudo das ciências sociais e objeto de planejamento da ação pública e governamental, as políticas públicas são importantes no contexto brasileiro no que concerne ao atendimento das demandas sociais, bem como na busca pela redução das desigualdades sociais seculares e persistentes no país, por meio da criação de programas de desenvolvimento (Santos *et al.*, 2021, p. 1).

Para melhor compreender os desdobramentos, a trajetória e as perspectivas de uma área do conhecimento são importantes conhecermos sua origem e ontologia. No que diz respeito à política pública como área de conhecimento e disciplina acadêmica, nasceu nos Estados Unidos, rompendo ou saltando as etapas seguidas pela tradição europeia de estudos e pesquisas nessa temática, que se concentravam mais na análise sobre o Estado e suas instituições do que na produção dos governos.

Na Europa, a política pública surgiu como desdobramento dos trabalhos baseados em teorias explicativas sobre o papel do Estado e do Governo, produtores, por excelência, de

políticas públicas. Nos Estados Unidos, ao contrário, a área surgiu no mundo acadêmico sem estabelecer relações com as bases teóricas sobre o papel do Estado, passando direto para a ênfase nos estudos relacionados à ação dos governos (Souza, 2006, p. 22).

É importante ficar claro que políticas públicas significam o “Estado em ação”; é o Estado implantando um projeto de governo por meio de programas e ações voltados para setores específicos da sociedade. Sendo assim, o Estado não pode ser reduzido à burocracia pública, aos organismos estatais que conceberiam e implementariam as políticas públicas, estas, por sua vez, compreendidas aqui como de responsabilidade do Estado quanto à implementação e manutenção, a partir de um processo de tomada de decisões que envolve órgãos públicos e diferentes organismos e agentes da sociedade relacionados à política implementada. Nesse sentido, políticas públicas não podem ser reduzidas a políticas estatais (Höfling, 2001, p. 31).

Saraiva e Ferrarezi (2006) definem políticas públicas como

[...] um fluxo de decisões públicas, orientado a manter o equilíbrio social ou a introduzir desequilíbrios destinados a modificar essa realidade. Decisões condicionadas pelo próprio fluxo e pelas reações e modificações que elas provocam no tecido social, bem como pelos valores, ideias e visões dos que adotam ou influem na decisão. É possível considerá-las como estratégias que apontam para diversos fins, todos eles, de alguma forma, desejados pelos diversos grupos que participam do processo decisório. A finalidade última de tal dinâmica de consolidação da democracia, justiça social, manutenção do poder, felicidade das pessoas constitui elemento orientador geral das inúmeras ações que compõem determinada política. Com uma perspectiva mais operacional, poderíamos dizer que ela é um sistema de decisões públicas que visa a ações ou omissões, preventivas ou corretivas, destinadas a manter ou modificar a realidade de um ou vários setores da vida social, por meio da definição de objetivos e estratégias de atuação e da alocação dos recursos necessários para atingir os objetivos estabelecidos (Saraiva; Ferrarezi, 2006, p. 28).

A discussão sobre a definição de política pública travada por Secchi é orientada por três questões fundamentais:

1. Políticas públicas são elaboradas exclusivamente por atores estatais, ou também por atores não estatais?
2. Políticas públicas também se referem à omissão ou à negligência?
3. Apenas diretrizes estruturantes (de nível estratégico) são políticas públicas, ou as diretrizes mais operacionais também podem ser consideradas políticas públicas? (Secchi, 2015, p. 2).

Nessa mesma perspectiva de Secchi (2015), Rosa, Lima e Aguiar (2021) esclarecem duas formas de abordagem das políticas públicas: a multicêntrica e a estadocêntrica. A primeira abordagem, a multicêntrica, considera que grupos e organizações sociais — organizações não governamentais (ONGs), associações, redes etc. — podem fazer políticas públicas, em associação ou não com o Estado. Essas políticas são caracterizadas a partir de sua natureza

problem solving, sendo entendidas como “uma diretriz elaborada para enfrentar um problema público” (Secchi, 2015, p. 2).

Rosa, Lima e Aguiar (2021) afirmam que o interesse desses grupos e organizações no enfrentamento do problema tem relação com a sua natureza coletiva. Sendo assim, as políticas públicas envolvem diversas populações, afetadas de forma direta ou indireta por um problema que é percebido como algo indesejável e que deve ser mudado por uma grande quantidade de pessoas. Significa, então, que há uma pluralidade de pessoas e de múltiplos centros decisórios em torno das iniciativas que buscam lidar com problemas sociais (Rosa; Lima; Aguiar, 2021, p. 15).

A segunda abordagem, a estadocêntrica, considera as políticas públicas como monopólio de atores estatais. Nesse caso, o que determina se uma política é ou não pública é a personalidade jurídica do ator protagonista (Secchi, 2015, p. 2). Conforme essa abordagem, a centralidade do Estado está relacionada:

(a) ao monopólio do uso da força legítima; (b) ao seu papel de produtor de leis, o que abarca o poder de *enforcement*; (c) ao seu papel de representante do interesse coletivo; (d) ao controle de importantes recursos sociais, garantindo-lhe os meios para criar e manter políticas (Secchi, 2015, p. 2).

Secchi (2015) ressalta que a abordagem estadocêntrica admite que grupos e organizações não estatais podem influenciar os processos das políticas públicas, mas sem centralidade.

Ainda sobre o conceito de políticas públicas, Rosa, Lima e Aguiar (2021) definem cinco elementos que o formam. O primeiro é o processo, destacando que “uma política pública é um conjunto de decisões e ações que envolvem uma diversidade de atores”. As decisões seriam: escolha entre ideias, objetivos, alternativas etc. Já as ações dizem respeito à implementação das decisões tomadas. Tanto as decisões quanto as ações demandam algum nível de intencionalidade, consensualidade e coordenação, já que atores têm diferentes valores, ideias, interesses e aspirações (Rosa; Lima; Aguiar, 2021, p. 17).

O segundo elemento está relacionado à finalidade e indica que o objetivo daquela teia de decisões e ações é modificar um problema social, ou seja, uma situação percebida pelas pessoas como indesejável e que desperta a necessidade de ação para poder enfrentá-la. Deriva dessa visão uma outra que enfatiza a resolução de conflitos, definindo uma política pública é como uma forma de manter a coesão social, por meio do atendimento das demandas dos grupos da sociedade. Dessa forma, entende-se que nos conceitos de políticas públicas está presente a intenção de gerar impacto social.

O terceiro elemento aborda a questão substantiva, enfatizando-se que as políticas públicas são orientadas por valores, ideias e visões de mundo. Esse elemento baseia-se no fato de que as políticas expressam a cultura da sociedade na qual foram geradas ou a absorvem nos processos de apropriação e implementação. Por isso, elas variam entre os países e no tempo (Rosa; Lima; Aguiar, 2021, p. 18).

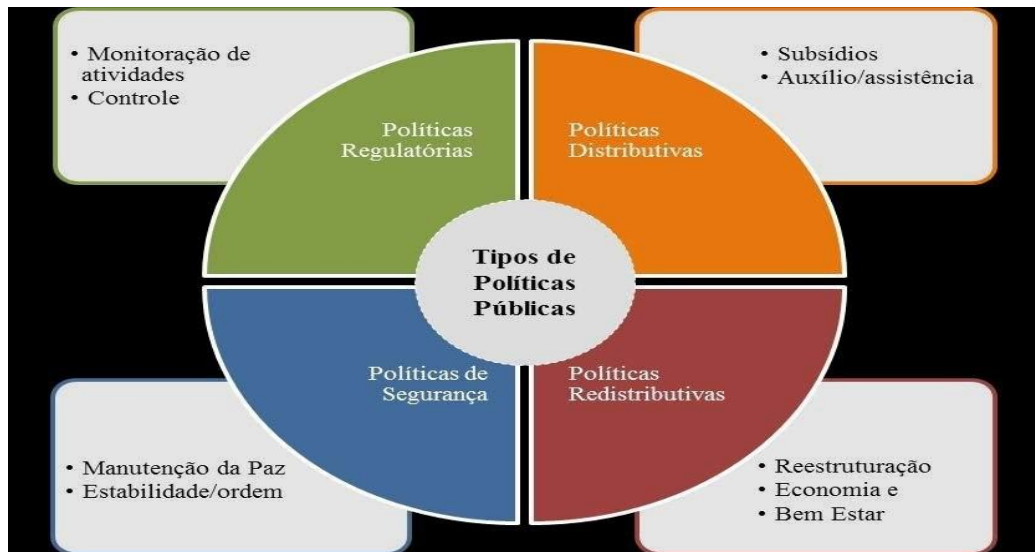
O quarto elemento trata da dinâmica das políticas públicas, permeadas pelo conflito entre atores, pois envolvem a alocação de recursos sociais escassos em um contexto de pluralidade de ideias e interesses. Assim, podemos perceber diferentes níveis de consensualidade nos processos das políticas públicas, a depender do grau de importância dado ao problema social em foco e se há muita controvérsia sobre seu entendimento, se a arena de debate é mais ou menos aberta, da intensidade das preferências das/dos atores, das restrições orçamentárias, dentre outros fatores (Rosa; Lima; Aguiar, 2021, p. 18).

O quinto e último elemento é a consequência, quando uma política pública forma uma ordem local, um sistema em que atores interagem e manejam recursos. Esse elemento sublinha que a análise de uma política pública está conectada:

(a) ao estudo de atores: pessoas, grupos e organizações que têm interesse e são afetados pela política; (b) às instituições: regras formais e informais conformam os espaços onde atores interagem e desenvolvem a atividade política por meio da qual são estabelecidas as características das políticas públicas. Dessa forma, entende-se que a política cria um espaço de relações interorganizacionais, formando, assim, uma ordem local, que opera a regulação de conflitos entre atores e articula a harmonização dos interesses individuais e coletivos (Rosa; Lima; Aguiar, 2021, p. 19).

Saraiva e Ferrarezi (2006, p. 29) classificam em quatro os tipos de políticas públicas: a) políticas distributivas, que distribuem recursos para parcelas específicas da sociedade; b) políticas redistributivas, que redirecionam os recursos de uma parcela da sociedade detentora de melhores condições para a parcela vulnerável e com menos recursos; c) políticas regulatórias, que visam administrar e regulamentar os espaços e serviços públicos a fim de manter ou estabelecer uma ordem; e d) políticas estruturadoras (segurança), ligadas à estruturação do sistema político e que normalmente não contam com o envolvimento da população (Figura 4).

Figura 4 - Tipologias de políticas públicas



Fonte: Saraiva e Ferrarezi (2007).

Autores distintos identificam várias etapas, fases ou sequências no ciclo político, designando-as de formas diferentes, porém quatro etapas são comuns a todas as propostas e podem ser sintetizadas da seguinte forma:

- Definição do problema e agendamento, relativos ao contexto e ao processo de emergência das políticas públicas — percepção de um problema como problema político —, ao debate público sobre as suas causas e à entrada do problema na agenda política;
- Formulação das medidas de política e legitimação da decisão, relativas ao processo de decisão e elaboração de argumentos explicativos da ação política, de desenho de objetivos e estratégias de solução do problema, de escolha de alternativas, bem como de mobilização das bases de apoio político;
- Implementação, relativa aos processos de provisionamento de recursos institucionais, organizacionais, burocráticos e financeiros para a concretização das medidas de política;
- Avaliação e mudança, relativas aos processos de acompanhamento e avaliação dos programas de ação e das políticas públicas, com o objetivo de aferir os seus efeitos e impactos, a distância em relação aos objetivos e metas estabelecidos, a eficiência e eficácia da intervenção pública, os processos de modificação dos objetivos e dos meios políticos decorrentes de novas informações, de alterações no contexto de espaço e tempo, a partir dos quais (por efeito de *feedback*) inicia-se um novo ciclo político em que as etapas se repetem (Araújo; Rodrigues, 2017, p. 10).

Na mesma perspectiva, Saraiva e Ferrarezi (2006) afirmam que as etapas consideradas em matéria de política pública (formulação, implementação e avaliação) precisam de especificação na América Latina. É necessário, por exemplo, distinguir elaboração de formulação, sendo a primeira a preparação da decisão política, enquanto a segunda é concernente à decisão política, ou à decisão tomada por um político ou pelo Congresso, e sua formalização por meio de uma norma jurídica. A implementação igualmente precisa receber

mais atenção na América Latina, devendo-se separar a implementação propriamente dita — que é a preparação para a execução (ou, em outras palavras, a elaboração de planos, programas e projetos) — da execução, que é pôr em prática a decisão política (Saraiva; Ferrarezi, 2006, p. 28).

Todas as etapas mencionadas constituem campo para tipos diferentes de negociação, sendo necessária sua distinção. Pelas limitações do modelo racional, mas numa visão sequenciada do processo, pouco mais que mero exercício de compreensão, é possível verificar várias etapas em um processo de política pública (Saraiva; Ferrarezi, 2006, p. 29).

Inicialmente tem-se o momento da agenda ou da inclusão de determinado pleito ou necessidade social na agenda na lista de prioridades do poder público. De forma simples, a noção de “inclusão na agenda” designa o estudo e a explicitação do conjunto de processos que conduzem os fatos sociais a adquirir *status* de “problema público”, transformando-os em objeto de debates e controvérsias políticas na mídia. Frequentemente, a inclusão na agenda induz e justifica uma intervenção pública legítima sob a forma de decisão das autoridades públicas (Saraiva; Ferrarezi, 2007, p. 30).

Em seguida vem a elaboração, que consiste na identificação e delimitação de um problema atual ou potencial da comunidade, na determinação das possíveis alternativas para sua solução ou satisfação, na avaliação dos custos e efeitos de cada uma delas e no estabelecimento de prioridades.

A formulação, por sua vez, inclui a seleção e especificação da alternativa considerada mais conveniente, seguida de declaração que explicita a decisão adotada, definindo seus objetivos e seu marco jurídico, administrativo e financeiro.

A implementação, que vem logo após, envolve o planejamento e a organização do aparelho administrativo e dos recursos humanos, financeiros, materiais e tecnológicos necessários para executar uma política. Trata-se da preparação para pôr em prática a política pública, a elaboração de todos os planos, programas e projetos que permitirão executá-la.

Na sequência tem-se a execução, referente ao conjunto de ações destinadas a atingir os objetivos estabelecidos pela política. É o momento de pôr em prática efetiva a política, ou seja, é sua realização. Essa etapa inclui o estudo dos obstáculos, que normalmente se opõem à transformação de enunciados em resultados, e especialmente a análise da burocracia.

O acompanhamento refere-se ao processo sistemático de supervisão da execução de uma atividade (e de seus diversos componentes), que visa fornecer a informação necessária para introduzir eventuais correções a fim de assegurar a consecução dos objetivos estabelecidos.

Já a avaliação consiste na mensuração e análise, *a posteriori*, dos efeitos produzidos na sociedade pelas políticas públicas, especialmente no que diz respeito às realizações obtidas e às consequências previstas e não previstas. A avaliação é a área de política pública que mais tem-se desenvolvido nos últimos tempos (Saraiva; Ferrarezi, 2007, p. 30).

Os estudos de política pública mostram a importância das instituições estatais tanto como classes e grupos de interesse quanto como organizações — mediante as quais os agentes públicos (eleitos ou administrativos) perseguem finalidades que não são exclusivamente respostas a necessidades sociais —, como também configurações e ações que estruturam, modelam e influenciam os processos econômicos com tanto peso. Segundo Saraiva e Ferrarezi, (2007, p. 34),

[...] uma análise completa das relações interorganizacionais necessita explorar três níveis na estrutura dos setores de política. Primeiro, a estrutura administrativa, que é nível superficial de vinculações e redes entre agências mantidas juntas pela dependência de recursos. Segundo a estrutura de interesses, que é o conjunto de grupos cujos interesses estão embutidos no setor, seja positiva, seja negativamente. Esses grupos compreendem os de demanda, os de apoio, os administrativos, os de fornecedores e os de coordenação. A estrutura de interesses é importante, porque ela provê o contexto para a estrutura administrativa, que não poderia ser adequadamente entendida, a não ser em termos das relações subjacentes de poder que se manifestam dentro da estrutura de interesses. Por sua vez, a estrutura de interesses tem de ser localizada no terceiro nível, isto é, as normas da formação de estruturas. Nas sociedades capitalistas avançadas, essas regras são, principalmente, as relacionadas com a acumulação de capital.

As instituições responsáveis pelas políticas devem agir como espaços de facilitação, tomando a comunicação como princípio na estruturação do sistema de monitoramento. À medida que isso se torna cada vez mais recorrente, agrega-se inclusive à eficiência da política, uma vez que potencializa os grupos de interesse e demais atores sociais no que diz respeito ao domínio conceitual, programático e técnico da política. O incentivo à participação apresenta-se como elemento determinante. É preciso que a população se sinta parte e perceba os benefícios desse processo, tomando os resultados da política como causa e consequência de seu próprio desenvolvimento. Retoma-se aqui a ideia de que a dimensão participativa tende a refletir no próprio sucesso da política, tendo em vista que a

[...] eficiência depende do acúmulo de experiência da ação coletiva, por parte da população, que permita a formação de capital social local e da existência de formatos institucionais adequados que capacitem os grupos para o debate, formulação de propostas e a criação de incentivos seletivos à participação (Silva, 2005, p. 197).

Diante disso, o planejamento urbano de uma cidade deve fazer parte das políticas públicas contidas nos Plano Diretor Municipal (PDM), que, a exemplo do Plano Diretor de

Maceió, precisa ser revisto urgentemente devido ao afundamento do solo em cinco bairros do município, o que impactou na mobilidade urbana de toda a capital. No entanto, as políticas públicas devem ser feitas com base no PDM vigente.

A discussão sobre políticas públicas é fundamental para compreender a complexidade e a diversidade de abordagens que envolvem ações governamentais e não governamentais em diferentes contextos sociais. Ao analisar as três acepções da palavra "política" - polity, politics e policy - é possível perceber que cada uma delas aborda aspectos específicos do campo político, desde as instituições e processos políticos até o conteúdo e implementação das políticas públicas. Enquanto a abordagem multicêntrica reconhece a participação de grupos e organizações não estatais na formulação e implementação de políticas públicas, a abordagem estadocêntrica destaca o papel central do Estado na produção e execução dessas políticas. No entanto, ambas as perspectivas ressaltam a importância da interação entre atores estatais e não estatais na construção de soluções para problemas sociais. Além disso, a definição de políticas públicas como um sistema de decisões públicas orientadas para a resolução de problemas sociais e a manutenção da coesão social destaca a necessidade de uma abordagem holística que considere não apenas os aspectos técnicos, mas também os valores, ideias e interesses dos diversos grupos envolvidos. Assim, ao discutir o conceito e a implementação das políticas públicas, é essencial considerar não apenas os aspectos formais e institucionais, mas também as dinâmicas de poder, os interesses em jogo e as consequências socioeconômicas e políticas das decisões tomadas.

2 PROGRAMAS DE MOBILIDADE URBANA NO BRASIL

2.1 A importância da mobilidade urbana

Em estudo elaborado por Carvalho (2011), observamos que a grande transformação na mobilidade das pessoas nas cidades brasileiras começou a ocorrer na década de 1950 do século passado, quando o processo intenso de urbanização se associou ao aumento do uso de veículos motorizados, tanto de automóveis quanto de ônibus, resultado de uma política de Estado que priorizou o investimento na indústria automobilística.

Até o início da década de 1980, havia uma política de investimentos para o setor com responsabilidades distribuídas entre União, Estados e Municípios, voltadas principalmente para os grandes aglomerados urbanos e regiões metropolitanas. Já no decorrer dos anos de 1990, os instrumentos institucionais e financeiros de implementação de políticas públicas para o setor foram desmobilizados, ficando a questão urbana exclusivamente sob a responsabilidade dos municípios. Esse desmonte foi ocasionado basicamente pela crise fiscal que se abateu sobre o governo brasileiro a partir de 1980, quando os recursos para investimentos públicos caíram abruptamente para menos de um quarto do que vinha sendo praticado até o final da década de 1970.

Outro fator para o desmonte acima mencionado foram as ideias sobre o papel minimalista do Estado, que passaram a vigorar a partir da difusão de uma visão neoliberal para a organização da economia, as quais, aplicadas sem maiores reflexões pelo governo brasileiro, levaram ao desmantelamento de importantes entidades de planejamento e gestão que atuavam no setor. Vaccari e Fanini (2011) citam como exemplos a extinção da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), do Conselho Nacional de Política Urbana (CNPU) e das 14 entidades metropolitanas responsáveis pelas políticas de transportes nas principais regiões metropolitanas do Brasil.

De acordo com Vaccari e Fanini (2011), durante o século XX, o Brasil adotou o automóvel como principal meio de deslocamento, desconsiderando a prioridade que deveriam ter o transporte público de passageiros e os percursos de pedestres e ciclistas. Os autores afirmam ainda que o automóvel foi transformado no módulo de desenho das vias, que, por sua vez, exerciam também o papel de facilitadoras no processo de incorporação de glebas ainda

desocupadas e desarticuladas do tecido urbano, promovendo assim o processo de expansão das nossas cidades.

Nesse contexto, a Constituição de 1988 incorporou o município como ente da Federação, descentralizando atividades e ações, transferindo os serviços públicos de atendimento à gestão local. Daí em diante, o conceito de municipalização passou a ser gradativamente incorporado e praticado em várias questões (saúde, habitação, uso do solo etc.). No componente do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), entretanto, foi introduzido apenas em 1997, com o novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), definindo suas responsabilidades e atribuições.

Municipalizar a gestão de trânsito significa a efetiva possibilidade do administrador municipal gerenciar de forma integral e sistêmica os problemas referentes à mobilidade urbana e rural e sua relação com as demais políticas públicas, possibilitando-lhe condições de avaliar as reais necessidades e expectativas da população quanto às demandas de segurança, de fluidez e de acessibilidade; estreitar as relações do Município com os demais órgãos e entidades do SNT e com demais setores, como o poder judiciário, o legislativo, a imprensa, as organizações representativas da sociedade, entre outros, que precisam participar da gestão, mesmo que de forma indireta (ANTP, 2007, p. 83).

Com foco na melhoria sistemática das cidades, em 2012 foi sancionada a Lei nº 12.587, também conhecida como Lei de Mobilidade Urbana. Em seu art. 7º prevê a redução da desigualdade e democratização do acesso à cidade por todas as pessoas, priorizando a acessibilidade, mobilidade e distribuição da matriz de transportes. Além disso, considera o indivíduo e sua interação com o meio social, com princípios e diretrizes que culminam no Plano de Mobilidade Urbana como obrigação dos municípios, com delimitações claras de condições, obrigações e prazos. Segundo o parágrafo 1º do artigo 24 da lei em destaque, os municípios que precisam elaborar seu Plano de Mobilidade Urbana (PMU), são:

- I – com mais de 20.000 habitantes;
- II – integrantes de regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a 1.000.000 (um milhão) de habitantes;
- III – integrantes de áreas de interesse turístico, incluídas cidades litorâneas que têm sua dinâmica de mobilidade normalmente alterada nos finais de semana, feriados e períodos de férias, em função do aporte de turistas, conforme critérios a serem estabelecidos pelo Poder Executivo (Brasil, 2012).

Conforme o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP, 2015), assim como todo planejamento estratégico, o PMU deve ser iniciado com o estabelecimento da meta final e levantamento de indicadores que auxiliem a tomada de decisões assertivas – como a taxa

de utilização por modal e características dos acidentes de trânsito, por exemplo. Definir objetivos para a cidade em longo prazo é um dos pontos de partida para a criação de um PMU coerente. “Um Plano de Mobilidade Urbana é uma ferramenta de planejamento que compreende objetivos e medidas orientados para sistemas de transporte urbano seguros, eficientes e acessíveis” (ITDP, 2015, p. 22).

Em 2015, para auxiliar os municípios, foi desenvolvido, em 2015, o Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob), que apresenta conteúdos indicativos dos tópicos necessários para elaboração e execução do plano, como um passo a passo, levando em consideração a complexidade do município em número de habitantes (Brasil, 2015).

Para cidades com menos de 100 mil habitantes foi estruturado o Programa de Apoio à Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana, facilitando a aplicação do PMU com menor variedade de impacto intermodal para esta fração de municípios, que corresponde a 87% do total dos que precisam, por determinação da lei, realizar o plano (Brasil, 2021).

Como aponta o ITDP (2015), o modelo tradicional de planejamento de transportes e mobilidade urbana, destinado a municípios que não possuem um PMU, está associado à análise histórica e à implicação de projeções. O objetivo desse plano é realizar manutenções de infraestrutura de cada modal com foco no tráfego, ampliação do fluxo e velocidade de viagem nas vias.

Ainda segundo o ITDP (2015), enquanto o planejamento tradicional se preocupa com ações de impacto de curto e médio prazos, ou isoladamente por modal, o PMU traça ações sistemáticas e interdisciplinares de curto e médio prazos que impactam estrategicamente os objetivos em longo prazo. E complementa: “As escolhas de investimento em infraestrutura que uma cidade faz têm um profundo impacto no comportamento de viagem dos residentes” (ITDP, 2015, p. 2).

O bom mapeamento de dados e definição estratégica dos planos de ação e soluções é importante, assim como a decisão de investimento e financiamento das implementações dispostas no PMU. Por isso, com o objetivo de auxiliar na implementação do Plano de Mobilidade, o Governo Federal, por meio do então Ministério de Desenvolvimento Regional e Urbano, desenvolveu o Programa de Desenvolvimento Urbano Pró-Cidades, que financia as obras de mobilidade urbana com recursos advindos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) em duas categorias: reabilitação de áreas urbanas; e modernização tecnológica urbana (Brasil, 2019).

Vale frisar que os municípios só podem solicitar recursos do programa se dispuserem do Plano Diretor atualizado, ou para a sua elaboração. Outrossim, é recomendável que os planos de ações do PMU sejam revisados e gerenciados periodicamente, pois quando considerados a longo prazo, podem surgir novas demandas na cidade que necessitem de adaptação para o plano. Portanto, as atualizações devem ser feitas em até dez anos (Brasil, 2015).

O Plano de Mobilidade Urbana pode ser categorizado em duas etapas: a primeira, de diagnóstico, é responsável por levantar os dados de locomoção em cada modal dentro da cidade e suas tendências de comportamento; a segunda fase, de prognóstico, é dada pela aplicação de metodologias que facilitem a visualização de saídas que respondam aos objetivos estratégicos associados aos dados obtidos em primeiro momento (Brasil, 2015, p. 52).

É importante enfatizar que deve existir o cuidado, dentro das duas fases, com a inserção dos *stakeholders* – composto por diferentes atores da sociedade – envolvidos no processo de mudança, tomada de decisão e implementação do PMU, tanto para tornar o plano mais assertivo quanto para pluralizar as perspectivas de frentes de atuação. Para tanto, é relevante que haja metodologias claras de comunicação e transparência das etapas de aplicação dos projetos, dos momentos de inserção de cada *stakeholder* – para consulta, validação ou tomada de decisão – e ainda a definição de um cronograma das ações, reunidas, em 2017, pelo WRI Brasil no guia “Sete Passos: Como construir um Plano de Mobilidade Urbana” (WRI BRASIL, 2017a), representados na Figura 5.

Figura 5 - Passo a Passo para elaboração de Plano de mobilidade Urbana



Fonte: ITDP (2015, p. 37).

O WRI Brasil busca viabilizar um modelo de desenvolvimento sustentável que assegure uma sociedade mais equitativa e a conservação de ecossistemas, com base em soluções de baixo carbono inovadoras e integradas, “baseadas no rigor científico e na construção de parcerias de valor”. No Brasil, nosso trabalho está organizado nos programas de Cidades, Clima e Florestas, Uso do Solo e Agricultura (WRI Brasil, 2017a). De acordo com o instituto, o tempo mínimo para elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana pode chegar de 12 a 18 meses, dada a complexidade dos sistemas a serem integrados, bem como das soluções a serem levantadas, que devem funcionar bem isoladamente – por modal – e trazer ainda mais fluidez e eficiência quando em conjunto.

Para reunir informações sobre mobilidade urbana sustentável de forma ampla, da calçada até os sistemas de alta capacidade, em 2011, nasceu no país uma plataforma Mobilize Brasil (Mobilize Brasil, 2018a). A fim de que houvesse tempo hábil para que os municípios abarcados pela lei conseguissem colocar em prática o que estava prescrito, foi dado um prazo inicial para apresentação do PMU – integrado ao plano diretor da cidade – de três anos após a vigência da lei, ou seja, no ano de 2015. Porém, a adesão das cidades não apresentou grandes avanços, por isso, um novo prazo foi adotado, estendendo sua aplicabilidade para 2018. Desde então, não houve mudanças significativas (principalmente das capitais), passando de 13 para 15 municípios com os planos de mobilidade em execução (Mobilize Brasil, 2018a).

A falta de adesão das cidades levou à prorrogação desse prazo pela Lei nº 14.000/2020, que atualmente se dispõe da seguinte forma, no corpo da Lei nº 12.587/2012: “1. Até abril de 2022, para cidades com mais de 250.000 habitantes; 2. Até abril de 2023, para cidades com até 250.000 habitantes” (Brasil, 2012).

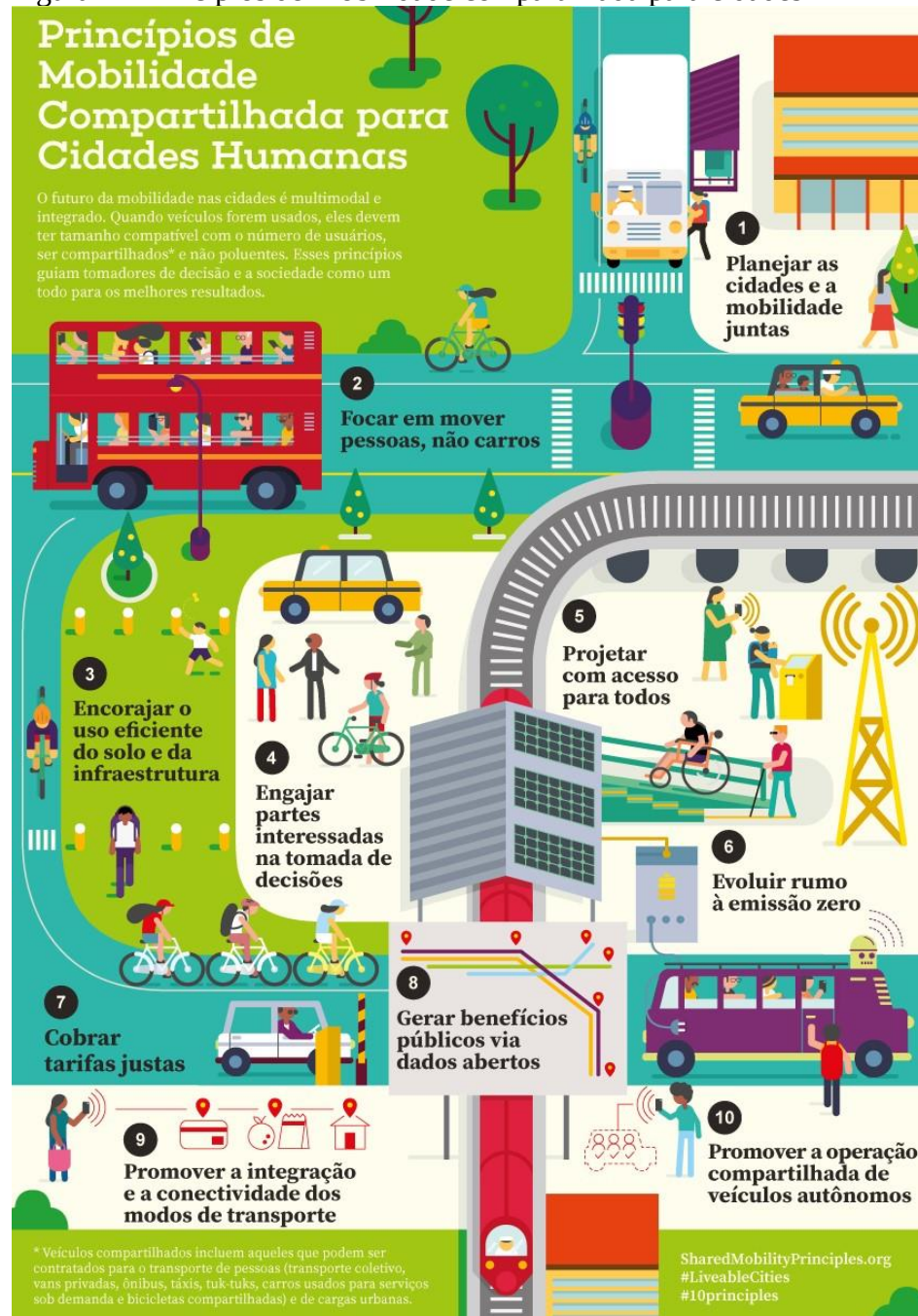
Segundo o Ministério de Desenvolvimento Regional e Urbano:

Considerando todos os municípios do país, 252 declararam ter aprovado o Plano Local de Mobilidade Urbana em algum instrumento normativo (lei ou decreto). Já entre os obrigados a elaborar o plano, são 236 (12% dos que são obrigados a elaborar o plano de mobilidade urbana). Nos municípios com mais de 250 mil habitantes, o número de planos aprovados em algum instrumento normativo chega a 45 (38% do total) (Brasil, 2020).

Apesar das prorrogações de prazo, a Prefeitura de Maceió anunciou, em março de 2022, que o PMU do município ainda estava em fase de elaboração, havendo debates em órgãos municipais pela aplicação do Plano de Mobilidade conforme figura 6. Na Assembleia Legislativa de Alagoas também há discussões sobre o tema, pois muitos confundem trânsito com mobilidade urbana, e sabe-se que a mobilidade urbana está voltada para os modais de

O artigo 5º da Política Nacional de Mobilidade Urbana, conforme estipulado pela Lei Federal nº 12.587/2012, fundamenta-se em princípios que guiam a gestão da mobilidade nas cidades brasileiras. Esses princípios incluem a priorização dos modos de transporte coletivo e não motorizados, buscando eficiência e sustentabilidade. Destacam-se a integração entre diferentes modos de transporte e o estímulo ao desenvolvimento urbano voltado para a acessibilidade universal. A gestão democrática do sistema, com a participação da sociedade nas decisões, é um princípio fundamental. Em conjunto, esses princípios orientam a formulação de políticas públicas voltadas para sistemas de mobilidade mais eficientes, inclusivos e alinhados aos objetivos do desenvolvimento sustentável.

Figura 7 - Princípios de Mobilidade compartilhada para cidades



Fonte: WRI Brasil (2017b).

A Figura 7 ilustra toda a importância para planejar a mobilidade nas cidades. A explicação dos seus tópicos é:

1. Planejar as cidades e a mobilidade juntas: envolve a integração entre o planejamento urbano e a mobilidade visando garantir que o crescimento das cidades pense nas necessidades de deslocamento das pessoas desde o início, evitando a criação de áreas urbanas com percalços de acessibilidade e trânsito e

promovendo uma interação com eficiência entre os diferentes modais de transporte.

2. Focar em mover pessoas, e não carros: tem como foco a mobilidade das pessoas, e não a priorização do uso do transporte individual de carros, incentivando o uso dos modais de transportes públicos, bicicletas e caminhadas, diminuindo os congestionamentos e, conseqüentemente, promovendo melhor qualidade de vida nas cidades.
3. Encorajar o uso eficiente do solo e da infraestrutura: visa aprimorar o uso do espaço urbano, preferindo o transporte coletivo e o compartilhamento de veículos, reduzindo a necessidade de crescimento da expansão urbana e minimizando a demanda por infraestrutura de transporte.
4. Engajar partes interessadas na tomada de decisões: inclui comunidade, empresas, órgãos governamentais e demais partes interessadas no processo de tomada de decisões relacionadas à mobilidade, garantindo soluções das necessidades e dos problemas locais, expandindo a aceitação e eficiência das iniciativas.
5. Projetar com acesso para todos: assegurar-se de que todas as soluções de mobilidade estejam acessíveis para todas as pessoas, apesar de suas habilidades físicas, da idade ou da condição socioeconômica, possibilitando a inclusão social e garantindo a todos oportunidades iguais de participar da vida urbana.
6. Evoluir rumo à emissão zero: motivar a transição dos modais de transporte com zero ou baixas emissões de poluentes, como veículos elétricos e transportes não motorizados, contribuindo, dessa forma, para reduzir a poluição do meio ambiente, promovendo uma mobilidade mais responsável.
7. Cobrar tarifas justas: garantir a viabilidade financeira dos serviços e evitar a desigualdade ao acesso de modais de transporte.
8. Gerar benefícios públicos via dados abertos: favorecer a criação de serviços e aplicativos modernos, além de viabilizar a transparência e a colaboração.
9. Promover a integração e a conectividade dos modos de transportes: aprimora a eficiência do sistema de transporte, estimulando o uso dos modais de transportes para atender as diversas necessidades da mobilidade.
10. Promover a operação compartilhada de veículos autônomos: colabora para a redução do número de veículos nas vias, aumentando os benefícios dos veículos autônomos e viabilizando uma mobilidade mais inteligente e sustentável.

O artigo 6º da Política Nacional de Mobilidade Urbana, conforme estabelecido pela Lei Federal nº 12.587/2012, abrange diversas diretrizes. Essas incluem a integração com a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, a priorização de modos de transporte não motorizados, como pedestres e ciclistas, e a busca pela eficiência, efetividade e sustentabilidade nas ações de mobilidade.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I – integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso no âmbito dos entes federativos;
- II – prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III – integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV – mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V – incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI – priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII – integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional
- VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço (Brasil, 2012).

Ademais, destaca-se a importância da gestão democrática, envolvendo a participação da comunidade nas decisões sobre o sistema de transporte. A acessibilidade universal é também enfatizada, assegurando que todos, independentemente de suas condições, tenham direito à mobilidade. Essas diretrizes coletivas visam criar cidades mais integradas, sustentáveis e acessíveis para a população, conforme determina o art. 7º da referida lei.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade possui os seguintes objetivos:

- I – reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II – promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III – proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV – promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V – consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana (Brasil, 2012).

No que diz respeito aos objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, seguem resumidos na Figura 8.

Figura 8 - Objetivos da Política Nacional de mobilidade urbana



Fonte: Brasil (2016).

Silva (2023) afirma que a mobilidade não é só, nem principalmente, infraestrutura. É preciso visualizá-la dentro da perspectiva de cidades melhores para viver, mais adaptadas às necessidades humanas em toda a sua diversidade, tendo como instrumento a promoção do modelo de cidade compacta, com uso misto do solo e fachadas ativas, mas sobretudo que seja mais inclusiva e democrática. “O objetivo é propiciar aos seus cidadãos a oportunidade de desfrutarem de uma vida de proximidade em que suas funções sociais podem ser desempenhadas sem a necessidade de grandes deslocamentos” (Silva, 2023, p. 101).

A mobilidade urbana é um tema de repercussão geral que diz respeito não apenas à forma como a população se transporta no seu cotidiano, mas está diretamente ligada à qualidade de vida das pessoas. O intuito é formar uma rede única de transporte, organizada com linhas e rotas, com diferentes funções e modos de deslocamento, e que possa ser universalizada.

O Ministério das Cidades elaborou a minuta do projeto de um novo marco legal do transporte público coletivo, visando colaborar para o aprimoramento da Política Nacional de Mobilidade Urbana e organizar uma rede de transporte público coletivo formada por modos e serviços de transporte complementares. A proposta trata da diversificação de modelos de contratação de serviços de transporte público coletivo, de instrumentos de financiamento ao setor e de subsídios ao funcionamento desse tipo de serviço. Outro ponto de destaque é a preocupação e a integração dos modais, que devem ser acessíveis física e economicamente, além da adoção de padrões de qualidade para a prestação dos serviços.

O projeto de lei foi elaborado com a participação de organizações da sociedade civil, no âmbito do Fórum Consultivo da Mobilidade Urbana, e com apoio do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), que procurou identificar as demandas regulatórias e os temas críticos que deveriam compor uma proposta de legislação. A minuta foi submetida à consulta pública por intermédio da Plataforma Participa+ Brasil, no período de 28 de novembro de 2022 a 27 de fevereiro de 2023 (Brasil, 2023).

O marco legal do transporte público coletivo (Figura 9) tem como objetivos aprimorar a Política Nacional de Mobilidade Urbana e organizar uma rede de transporte público coletivo formada por modos e serviços de transporte complementares. Em outubro de 2023, a minuta do projeto foi submetida e será analisada e votada no Congresso Nacional.

Figura 9 - Marco legal do transporte público coletivo



Fonte: Brasil (2023).

2.2 O planejamento urbano e o Plano Diretor da Cidade de Maceió

Nos países centrais, mas também em cidades coloniais, inclusive nos Estados Unidos, há relatos da problemática habitacional desde o século XVIII, antes mesmo da Revolução Industrial, ao serem observadas ações reguladoras e restritivas no que concerne à qualidade da moradia, prevenção contra incêndios e ocupação de áreas de risco, entre outras. No século XIX, com o advento da cidade industrial, a questão habitacional ganhou maior centralidade na medida em que constituía demanda vital dos trabalhadores, surgindo assim políticas habitacionais específicas, voltadas para a construção de vilas operárias pelas próprias empresas industriais, mas também pelo Estado, em alguns casos (Monte-Mór, 2006, p. 9).

Dessa forma, surgiu o conceito de planejamento, definido como “um processo através do qual se adotam decisões racionais sobre objetivos futuros e o futuro curso da ação”. O critério de “racionalidade” no planejamento estatal implicava noções de melhor uso dos recursos públicos e adequação entre os meios e fins no processo de tomada de decisões políticas, e conduzia a ideia de planejamento como uma técnica neutra, funcionando como guia para o desenvolvimento da sociedade como um todo. A organização social era tida como dependente de fatores espaciais, técnicos e biológicos em vez de relações de classe e conflitos.

De um lado, no plano ideológico da racionalização-legitimação de interesses sociais, em particular através dos documentos de urbanismo; de outro, no plano político enquanto instrumento privilegiado de negociação e de mediação que cada um dos grupos presentes tenta se apropriar para se vestir duma neutralidade social e técnica [...] (Godard; Castells, 1979, p. 104).

Sobre o plano ideológico do planejamento urbano, Godard e Castells (1979) esclarecem que para cumprir sua eficácia quanto à realização dos interesses sociais do grupo do qual deriva tal ideologia, é preciso que o efeito de “legitimação-reconhecimento”, que eles assinalam ser próprios de todas as ideologias, se “acomode ao meio específico de expressão que é o planejamento urbano” (Godard; Castells, 1979, p. 104).

Assim, conforme Godard e Castells (1979), os projetos de interesse desses grupos adquirem dupla qualidade nos esquemas de organização do planejamento urbano: a primeira de que os citados projetos se transformam em “soluções técnicas racionais, ‘convenientes’ aos problemas colocados”, e a segunda é a da “convergência dos diferentes grupos sociais e funções urbanas num todo coerente”; o que faz com que, ao lado de uma respeitabilidade técnica, o urbanismo seja um instrumento privilegiado de tradução ideológica dos interesses das classes, frações e grupos, uma vez que desenvolve ao máximo as capacidades de integração social, função primeira da ideologia dominante (Godard; Castells, 1979, p. 105).

Continuando com a perspectiva de Godard e Castells (1979), em relação ao segundo ponto, qual seja, o do papel político do planejamento urbano, este está relacionado com a sua própria capacidade de “assegurar o papel de instrumento de mediação e de negociação entre as diferentes frações da classe dominante, e entre as diversas exigências necessárias à realização de seus interesses gerais, assim como frente a pressões e reivindicações das classes dominadas” (Godard; Castells, 1979, p. 105).

Tal capacidade de ente privilegiado de negociação social transforma o planejamento não somente em instrumento político, mas em objeto de disputa política por diferentes tendências.

E o verdadeiro significado da incapacidade atribuída às instituições de planejamento urbano em “controlarem o crescimento e acomodarem as contradições do consumo coletivo” está exatamente no seu inverso: nos efeitos ideológicos e políticos do planejamento urbano sobre as contradições urbanas e as relações sociais (Godard; Castells, 1979, p. 106).

O planejamento urbano define a forma como o espaço deve ser ocupado e usado, para os mais diversos fins. Seus produtos são códigos e leis que estabelecem os usos e as ocupações desejados e permitidos. As principais determinações desses planos são:

Uso do solo: define o tipo de utilização aceito para determinada parte do território da cidade. Esse território se subdivide em:

1. Residencial;
 2. Comercial: lojas em geral;
 3. Industrial: indústrias em geral;
 4. Serviços: restaurantes e escritórios;
 5. Lazer: parques, jardins;
 6. Público: escolas, hospitais, museus, parques e delegacias.
- (Vasconcelos, 2018, p. 144).

Nesta mesma perspectiva, entendemos que o planejamento urbano desempenha papel fundamental na configuração e no desenvolvimento de áreas urbanas, e o plano diretor da cidade de Maceió é um instrumento crucial nesse contexto. Esse documento orienta o crescimento da cidade, estabelecendo diretrizes para o uso do solo, a mobilidade e a preservação ambiental. Ao abordar questões como zoneamento e infraestrutura, o plano diretor visa promover um desenvolvimento sustentável, assegurando uma cidade mais organizada e adaptada às necessidades de seus habitantes.

A constituição da República Federativa do Brasil (1988) exige que todos os municípios com mais de 20 mil habitantes tenham seu plano diretor (PD) definido. Vasconcelos (2018, p. 123) afirma que o PD é o instrumento legal que define como o espaço da cidade pode ser ocupado, o tipo de utilização aceito em cada parte dela e a infraestrutura da circulação.

Principal peça da política de desenvolvimento urbano e ambiental de Maceió, o plano diretor de Maceió descreve, em seu capítulo III, os aspectos relacionados à mobilidade, apresentando como uma das diretrizes gerais para sua implementação no município a “prioridade aos pedestres, ao transporte coletivo e de massa e ao uso de bicicletas, não estimulando o uso de veículo motorizado particular” (Maceió, 2005, p. 33).

Um importante instrumento de reação aos problemas urbanos é o Estatuto da Cidade, instituído pela Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece um conjunto de diretrizes gerais para a efetivação da política urbana de forma que esta cumpra sua função social. Esta ferramenta é colocada como “um

conjunto de normas de ordem pública e interesse social, que regula o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, assim como do equilíbrio ambiental” (ANTP, 2007, p. 125) e reafirma o plano diretor como instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana.

O Estatuto da Cidade tem como um de seus objetivos fornecer diretrizes para subsidiar o planejamento urbano, nas áreas de urbanismo, transporte e trânsito. Para tanto, o plano diretor é o elemento que pode materializar as reais necessidades do município e da região, em um processo de elaboração que é nitidamente o campo e a arena onde ocorrerem as disputas pelo desenvolvimento do espaço urbano entre os diferentes atores e seus respectivos interesses, expresso na regulamentação municipal dos instrumentos do Estatuto, nas interpretações específicas das suas diretrizes e no confronto entre a lei do PD e o ambiente específico onde ele se implementa.

Está previsto no Estatuto que a promoção do desenvolvimento urbano e econômico deve incorporar a população e voltar-se para a redução das desigualdades sociais e a melhoria da qualidade de vida. Segundo ANTP (2007, p. 126), “a luta pela melhoria da qualidade de vida urbana tem, nos mecanismos legais, o suporte devido para a definição de uma política de desenvolvimento urbano ambientalmente sustentável e socialmente incluyente”.

O plano diretor é um documento de natureza técnica e política, importante no processo de planejamento, por meio do qual a administração municipal deve orientar sua ação, seja na previsão de equipamentos e serviços urbanos, seja na regulação da ação dos agentes governamentais e privados. A instrumentação do plano diretor compreende os aspectos legais, técnicos, orçamentários, financeiros e administrativos. Segundo Vizioli (1998), o plano deve ser elaborado considerando as diferentes e inúmeras necessidades e aplicações presentes na sociedade e, uma vez sistematizadas, deve ser discutido e apreciado pelo maior número possível de interlocutores no Estado e na sociedade civil, organizados ou não. É fundamental a integração entre os órgãos encarregados da elaboração do plano e os responsáveis pela implantação de redes e serviços urbanos (Vizioli, 1998, p. 11).

Enquanto instrumento básico da política de desenvolvimento urbano da cidade, o plano diretor de Maceió representa mais uma matriz de aspectos norteadores do que um projeto de execução, o que torna compreensível que muito do seu escopo seja apresentado na forma de diretrizes, e não linhas de ação. Ainda, grande parte de sua disposição está no campo das proposições, o que exige uma distância temporal de sua instituição para saber sua real efetividade.

Dessa forma, é possível afirmar que o plano diretor em si abrange uma ideia incipiente de incentivo aos meios de transporte coletivo e à mobilidade ativa em Maceió, uma vez que estudos para implementações, melhorias operacionais, modernização de sistemas e integrações intermodais são atribuições recorrentes a respeito da mobilidade. Porém, a questão é se, como e quando essas propostas foram efetivamente executadas. Um exemplo nesse sentido é a previsão de “implantação de faixas exclusivas para ônibus ou de corredores de transportes coletivos nos eixos com maior fluxo viário” (Maceió, 2005, p. 34), que só foi realizada nove anos depois, em 2014, no eixo Avenida Durval de Góes Monteiro – Avenida Fernandes Lima, que posteriormente ganhou um novo eixo: Avenida Comendador Leão – Avenida Dona Constança de Góes Monteiro.

Ainda assim, a chamada “faixa azul” foi estabelecida como preferencial, e não exclusiva, já que sua disposição na margem direita da avenida impôs uma série de exceções que permitem a circulação de veículos individuais motorizados sobre ela. Semelhantemente, tem-se divulgado o sistema de transporte de massa no Vale do Reginaldo, que até então não passou de uma proposta de infraestrutura do Sistema Municipal de Mobilidade, assim como os terminais intermodais, a rede hidroviária na lagoa Mundaú e os sistemas de transporte sobre trilho interligando a planície e o tabuleiro (Gudina, 2022, p. 29).

A mobilidade ativa, por sua vez, também tem seus pontos de destaque no plano diretor, especialmente quanto a aprimorar a acessibilidade universal e as condições de calçadas e ciclovias. E, assim como ocorreu com o transporte coletivo, embora se reconheça alguma evolução, os avanços em direção a um real incentivo foram pouco significativos em comparação com a demanda requerida, principalmente no que se refere à integração de ciclovias e padronização de calçadas e passeios públicos, conforme será discutido no próximo capítulo. Provavelmente, um dos motivos desse descompasso é o fato de a revisão do Plano Diretor de Transportes Urbanos, prevista pelo próprio PDM, não ter sido realizada, já que é na seção IV do capítulo sobre mobilidade que constam as principais diretrizes nesse sentido (Gudina, 2022, p. 80).

Na mesma perspectiva, a Lei de Uso e Ocupação do Solo é um instrumento municipal de planejamento territorial que permite caracterizar zonas da cidade com funções específicas, de modo a disciplinar as atividades da iniciativa no território urbano de modo equilibrado entre as demandas sociais e o desenvolvimento econômico. Ela impacta diretamente nos padrões de deslocamento diário da população, que vai de casa ao trabalho ou local de estudos, além de usar os serviços e equipamentos urbanos. Ela deve, portanto, estar ligada a um plano de mobilidade urbana que crie condições para a redução das necessidades de deslocamentos motorizados e

controle o processo de expansão urbana, desestimulando seu crescimento desordenado, e privilegie o adensamento urbano e a melhor distribuição de funções urbanas (Duarte, 2017, p. 13).

Além dos planos urbanos, como condutores da organização do espaço, existe uma ampla legislação urbanística, que oferece aos governos imenso leque de possibilidades em promover o melhoramento das cidades como: ampliação de recursos, regularização do mercado, regularização de áreas privadas ocupadas irregularmente, preservação do patrimônio cultural, arquitetônico, urbano e ambiental e promoção do desenvolvimento sustentável. Todavia, as legislações, os planos e a centralização, no encaminhamento da discussão urbana, não responderam às questões conflitantes dentro do contexto socioespacial e não contribuíram para o acesso ao mercado imobiliário legal (Ferrari Júnior, 2004, p. 17).

Um dos motivos pelos quais isso acontece é que entre a lei e sua aplicação há um abismo mediado pelas relações de poder na sociedade. É bastante conhecido no Brasil, inclusive popularmente, o fato de que a aplicação da lei depende de a quem ela (a aplicação) se refere. Essa “flexibilidade”, que inspirou também o “jeitinho brasileiro”, ajuda a adaptar uma legislação positivista, moldada sempre a partir de modelos estrangeiros, a uma sociedade onde o exercício do poder adapta-se às circunstâncias (Maricato, 2001, p. 42).

O processo de desenvolvimento humano que culminou na criação de cidades deu-se de forma muito lenta, como costumam ser as mudanças em grande escala. E as motivações que a impulsionaram foram diversas e prolongadas. Transformações no modo de vida humano graduais e cumulativas foram convergindo para criar o ambiente propício para a gênese do ecossistema urbano (Silva, 2023, p. 39).

Planejamento e gestão são ações que, no âmbito da administração urbana, estão intimamente ligadas, porém apresentam referenciais temporais diferenciados e as atividades são subsequentes, porém diferentes. O planejamento antecede à gestão. Planejar significa “tentar prever a evolução de um fenômeno [...] simular desdobramento de um processo”, enquanto a gestão é uma ação que remete ao presente. Gerir significa administrar uma situação. “O planejamento é uma preparação para geração futura” (Souza, 2003, p. 46).

No processo histórico de sua formação, as cidades brasileiras carregam as marcas dos interesses dos setores do capital industrial, com destaque para o setor imobiliário, geralmente apoiado pelo Estado. Tal fato não é propriamente uma novidade, ou seja, o Estado brasileiro tem como uma de suas marcas a garantia pela reprodução do capital (Costa, 2006, p. 151).

As cidades brasileiras apresentam diversos problemas relacionados ao seu processo de planejamento complicado e/ou direcionado por modelos equivocados de percepção acerca do

universo integrativo do qual fazemos parte. Um exemplo dessa distorção é a alta concentração dos investimentos em mobilidade na manutenção da infraestrutura rodoviária em detrimento daquela voltada aos transportes coletivos e não motorizados. Outro padrão diz respeito à mentalidade de muitos investidores do mercado imobiliário, que atuam de forma cartesiana, tendo como base meramente o metro quadrado construído. Ou seja, vinculam a lucratividade de acordo com a potencialização máxima de aproveitamento do solo urbano, muitas vezes com prejuízo da qualidade arquitetônica e, pior, a qualidade de inserção da edificação no tecido urbano e de construção de cidade (Silva, 2011, p. 64).

Para Maricato (2001, p. 69), alguns pressupostos permitem criar um novo modo de planejar e gerir a cidade de forma que contrarie o rumo predatório, por exemplo, pela criação de uma nova consciência da cidade real a partir de indicadores de qualidade de vida, com o objetivo de iluminar sua face oculta, ilegal e segregada. É o conhecimento científico da cidade a partir de alguns indicadores e sua evolução, de forma a permitir saber de seu território e medir a evolução de uma comunidade espacialmente localizada.

Ao caminhar pela cidade, observa-se claramente que, por um lado, as cidades dispõem de áreas centrais e seu entorno imediato bem infra estruturados e equipados, e, por outro, áreas periféricas, com traçado irregular, ocupação rarefeita, intercaladas de vazios urbanos, ociosamente estocados, na expectativa de valorização imobiliária. Em vista de tal quadro, pode-se afirmar que, se fosse possível estabelecer uma relação direta entre o planejamento urbano no Brasil e a melhoria nas condições das cidades brasileiras, ou melhor, da degradação do espaço e das condições de vida nessas cidades, sem muito esforço, o planejamento urbano poderia ser imediatamente responsabilizado por tal condição – pelo menos naquelas cidades onde se institucionalizou um órgão de planejamento, tendo elaborado e aprovado um plano diretor (Namur; Boeira, 2005, p. 1).

A infraestrutura e o saneamento são necessidades básicas a qualquer ideia de desenvolvimento e devem ser idealizados de maneira sustentável para a melhoria das condições de vida da população, contando com o planejamento de todos os seus serviços do município, para evitar ao máximo problemas futuros. Em conformidade com Ribeiro e Rooke (2010, p. 20):

[...] o sistema de esgotos sanitários é o conjunto de obras e instalações que propicia coleta, transporte e afastamento, tratamento e disposição final das águas residuárias, de uma forma adequada do ponto de vista sanitário e ambiental. O sistema de esgotos existe para afastar a possibilidade de contato de dejetos humanos com a população, com as águas de abastecimento, com vetores de doenças e alimentos.

Diante disso, conclui-se que a articulação entre o Estatuto da Cidade e o Plano Diretor busca criar condições para o desenvolvimento urbano ambientalmente sustentável e socialmente inclusivo. No entanto, a disparidade entre a legislação e sua aplicação revela as complexidades das relações de poder na sociedade brasileira. O descompasso entre a elaboração do plano e sua efetiva execução é evidente, com projetos como faixas exclusivas para ônibus sendo implementados anos depois.

2.3 As Políticas Públicas da mobilidade urbana de Maceió

Segundo Silva (2011, p. 149), até o início dos anos 1980, Maceió não dispunha de planos de ordenamento territorial. Assim, “as administrações municipais executavam obras públicas pontuais, como a pavimentação de ruas, a construção de praças e a eletrificação de bairros, no entanto, sem um planejamento sistêmico específico para o espaço urbano”.

Duas décadas depois, em 2001, o plano intitulado “Centro – Requalificação Urbana” foi publicado para guiar transformações no Centro da cidade. Nesse plano constam propostas como aumento de calçadas, utilização de revestimentos mais adequados, implantação de ruas só de pedestres, como também estratégias para os transportes coletivos (um sistema de bondes), ciclovias etc. (Maceió, 2005).

Ao longo das décadas, houve de fato intervenções no Centro. Segundo Marques (2011, p. 47), em 2004 ocorreram obras de requalificação no bairro promovidas pela prefeitura, “que reformou todo o trecho do calçadão do comércio, incluindo espaços de convivência que antes não existiam ou eram dispersos. Foram instalados equipamentos urbanos como: bancas de revistas, telefones públicos, bancos e arborização”.

Acerca das propostas para atender às demandas dos motorizados, sobretudo do transporte coletivo, várias vias foram abertas. Contudo, o carro foi sendo cada vez mais predominante na mobilidade urbana de Maceió, conforme o contexto brasileiro de incentivo ao transporte individual motorizado, ao passo que o uso do transporte coletivo decaía.

O Plano Diretor Municipal de Maceió (Lei nº 5.486, de 30 de dezembro de 2005), em seu capítulo III, Seção I – Do Sistema Municipal de Mobilidade, Objetivos e Diretrizes Gerais, institui as diretrizes gerais para implementação da mobilidade no município, que estão de acordo com o que vem sendo preconizado em prol de cidades mais humanizadas, com a prioridade voltada ao transporte ativo e coletivo:

Art. 79. [...]

II – prioridade aos pedestres, ao transporte coletivo e de massa e ao uso de bicicletas, não estimulando o uso de veículo motorizado particular;
[...]

V – estruturação do transporte coletivo de passageiros para potencializar as funções urbanas e atender aos desejos e às necessidades de deslocamentos da população;

VI – desenvolvimento e diversificação dos meios de transporte municipal e intermunicipal para pessoas e cargas, com aproveitamento do potencial de infraestrutura ferroviária, hidroviária, rodoviária, aeroviária e ciclovária [...]
(Maceió, 2005, p. 32-33).

O Código de Urbanismo e Edificações do município de Maceió, Lei Municipal nº 5.593, de 8 de fevereiro de 2007, no capítulo V, art. 339, prevê: “Compete ao proprietário ou possuidor do lote ou terreno a construção, reconstrução e conservação dos passeios públicos em toda a extensão da sua testada, em logradouros providos de meio-fio” (Maceió, 2007). Em seguida, há recomendações de como devem ser feitas as calçadas, no caso de construção ou reconstrução, tais como a adoção do modelo de projeto estabelecido pelos órgãos municipais competentes, utilização de materiais resistentes e antiderrapantes; além de instruções sobre rampas de acesso para cadeirantes e acesso de carros a garagens, com indicações de inclinação, distâncias etc.

Ainda sem um Plano de Mobilidade, a cidade de Maceió, que abrange 957.916 habitantes (IBGE, 2022), teve a frota de veículos aumentada de 23.605 para 206.347 (um incremento de 774,17%) de 1991 a 2010, enquanto a população da cidade aumentou cerca de 48,26% (de 629.041 para 932.608) nesse mesmo período (Detran/AL, 2011). Em 2021, o número de veículos passou a ser de 350.039, representando um aumento total de 543% (Detran/AL, 2021). Esses valores representam uma saturação das vias urbanas e provocam congestionamentos intensos.

A Prefeitura de Maceió segue na direção de um futuro mais sustentável e acessível. Nesse sentido, novas ciclovias são incluídas nas obras de infraestrutura em execução na capital. O objetivo é promover mobilidade e um meio ambiente mais saudável. Das grandes avenidas aos parques, as ciclovias já fazem parte da concepção inicial dos projetos de obras, oferecendo uma maneira segura e eficiente de locomoção, contribuindo para a redução do tráfego nas vias principais e, com isso, favorecendo a diminuição da emissão de poluentes, além de promover um estilo de vida mais ativo (Oliveira, 2023).

Atualmente, estão em construção trechos de ciclovias em outras avenidas, como na Avenida Durval de Góes Monteiro, Avenida Menino Marcelo e uma via de ligação entre as duas avenidas de maior tráfego de veículos da cidade. No projeto inicial dos equipamentos de lazer em construção também já está prevista a implantação de ciclovias. As obras estão avançadas no Parque da Mulher e ciclistas inclusive já trafegam pela nova pista. No Parque

Esportivo do Benedito Bentes, uma ciclovia contemplará toda a extensão do equipamento de esportes (Oliveira, 2023).

Tendo em vista o que foi discutido sobre mobilidade urbana, pode-se considerar que o bairro Benedito Bentes terá uma abertura da “Via da Integração”, que dará acesso à Rota do Mar. As obras de pavimentação do corredor D, por exemplo, estão em andamento, com 1,5 km² de extensão, que passam pelos serviços de terraplenagem (Figura 10). O trecho contará com ciclovia, passeio e diversos equipamentos para garantir ainda mais comodidade à população. O referido corredor começa no Conjunto Parque dos Caetés, no Benedito Bentes, e segue até o aterro sanitário, no mesmo bairro. A obra está atualmente com 95% de seus serviços finalizados.

Figura 10 - Vista aérea da Via da Integração – Benedito Bentes



Fonte: Acervo do autor (2023).

Atualmente, os caminhoneiros gastam pelo menos duas horas para chegar ao depósito de resíduos. No entanto, após a conclusão da obra, é esperado que esse percurso seja reduzido para vinte minutos. Em contrapartida, já está concluído o corredor principal, que vai da AL-101 Norte até a avenida Benedito Bentes. A sua pavimentação asfáltica é de 5,9 km² na ciclovia e 4,8 km² na avenida. Essa localidade comporta quatro faixas de trânsito, com canteiro central e iluminação. Ainda nesse trecho há mais 1,1 km² de asfalto com duas faixas com mão e contramão, totalizando mais de 5,9 km² de via asfaltada em todo o trecho (Maceió, 2023).

Figura 11 - Via da Integração – Benedito Bentes



Fonte: Acervo do autor (2023).

O Corredor D é uma via secundária de acesso pela Rota do Mar, no Benedito Bentes. A Rota do Mar foi concluída em abril de 2022 após dez anos de espera da população. Ela liga o bairro da parte alta à Guaxuma, pela região Norte de Alagoas, desafogando outras rotas de trânsito. Antes da finalização da Avenida Rota do Mar, foi feito um binário no final da Avenida Benedito Bentes (Figura 12), para escoar o fluxo de veículos na região.

Figura 12 - Binário na Avenida Benedito Bentes



Fonte: DMTT (2022).

Figura 13 - Fase de Conclusão da via de Integração – Benedito Bentes



Fonte: Acervo do autor (2023).

A Via da Integração no bairro Benedito Bentes, em Maceió, representada pela Figura 13, representa não apenas um caminho físico, mas também simboliza a interconexão entre comunidades e a integração socioeconômica da região. Sua presença promove a acessibilidade, facilitando o deslocamento de residentes e visitantes, e contribui para o desenvolvimento local ao conectar áreas residenciais, comerciais e de lazer. Além disso, a Via da Integração pode servir como um espaço de convivência e interação social, fortalecendo os laços comunitários e fomentando o crescimento sustentável do bairro Benedito Bentes.

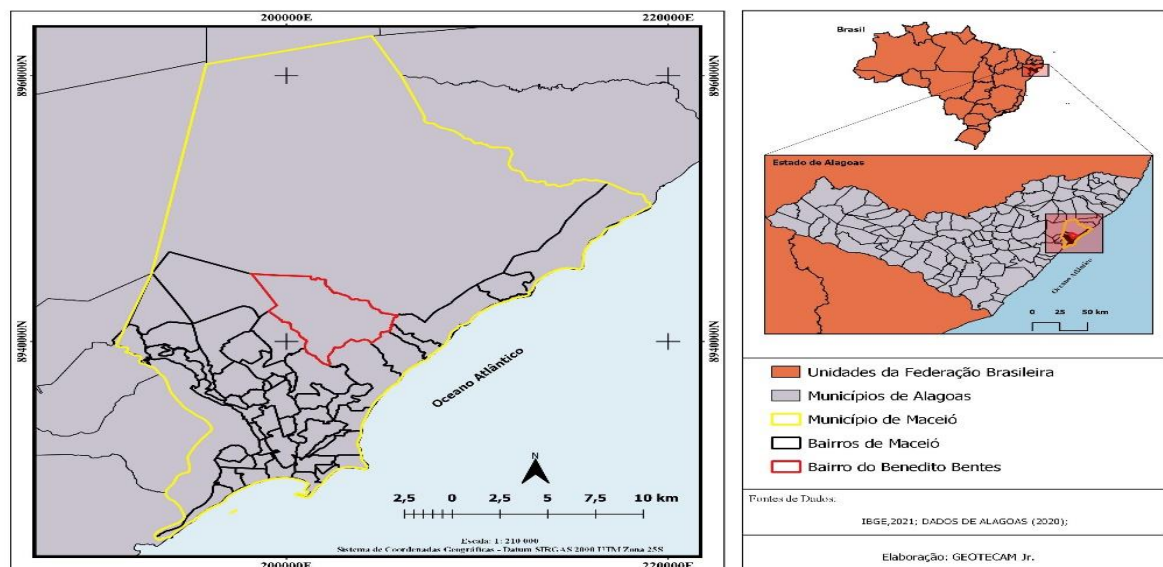
3 DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E MOBILIDADE URBANA NO BAIRRO BENEDITO BENTES

3.1 Perfil geográfico

O bairro Benedito Bentes está situado na periferia de Maceió, no estado de Alagoas. Santos *et al.* (1994, p. 290) afirmam que a palavra periferia, em termos geográficos, não se define pela distância física entre um polo e as zonas tributárias, mas antes em termos de acessibilidade. Essa definição depende essencialmente da existência de vias e meios de transporte, além da efetiva possibilidade de sua utilização pelos indivíduos com o objetivo de satisfazer necessidades ou sentidos reais. Entretanto, a incapacidade de acesso aos bens e serviços é, em si mesma, um dado suficiente para repelir o indivíduo e também se firma como uma situação periférica.

O mapa a seguir (Figura 14) traz a divisão administrativa da cidade de Maceió-AL, com destaque para a Região Administrativa VI, que compreende os bairros Benedito Bentes, em contorno vermelho, e Antares (Maceió, 2005).

Figura 14 - Mapa de Maceió-AL, no Brasil



Fonte: IBGE (2022).

Não é difícil explicar o surgimento do Complexo Habitacional do Benedito Bentes, em 1986. A razão é que as pessoas que não podiam pagar aluguel nem comprar uma casa nas proximidades do centro se deslocaram para esse espaço (Maceió, 2022). Sobre esses deslocamentos, assim afirma Rodrigues e Legroux (2015, p. 80):

Deslocar-se cotidianamente é uma necessidade comum a todos; no entanto, as propriedades do deslocamento – como frequência, motivo, meio de transporte escolhido, fluidez, conforto e segurança – são determinadas e, muitas vezes, contingenciadas por atributos individuais, familiares, relativos aos bairros e às cidades.

Existe uma grande especulação imobiliária no bairro Benedito Bentes, pois um dos motivos é que, o mesmo já tentou ser emancipado de Maceió, deixando de ser um barro, para ser o Município. Com tanto movimento, o bairro Benedito Bentes é o primeiro colocado de Maceió quando se trata de estatística de sinistros de trânsito. No período compreendido entre os anos de 2018 e 2022, foram registrados 50 óbitos e 59 sequelados, totalizando 109 sinistros, conforme dados obtidos pela Divisão de Acidente e Estatísticas de trânsito do DMTT de Maceió (Oliveira, 2023). Isso corresponde a 6% do total de 1.970 sinistros em toda região metropolitana da cidade, dados estes obtidos através do Ministério de Infraestrutura, no Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (Brasil, 2021a).

O termo “sinistro” foi adotado em lugar da palavra “acidente” em consideração aos conceitos da abordagem de Sistemas Seguros adotados pelo Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS). A razão é que a palavra “acidente”, semanticamente remete a algo inevitável ou que não poderia ter sido evitado (Brasil, 2019).

Com esse entendimento, no fim de 2020, a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) revisou a NBR 106971, substituindo o termo “acidentes de trânsito” por “sinistros de trânsito”. O novo texto determina a adoção do termo “sinistro” em pesquisas e relatórios estatísticos e operacionais sobre o tema. Segundo atualização, sinistro de trânsito é

[...] todo evento que resulte em dano ao veículo ou à sua carga, e/ou em lesões a pessoas e/ou animais, e que possa trazer dano material ou prejuízos ao trânsito, à via ou ao meio ambiente, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou em áreas abertas ao público (ABNT, 2020, p. 1).

Com base nos dados apurados no ano em que a Lei nº 13.614, de 2018 (Brasil, 2018), passou a vigorar, a meta do PNATRANS é de, no período de dez anos, reduzir no mínimo à metade o índice nacional de mortos no trânsito por grupo de veículos e o índice nacional de mortos no trânsito por grupo de habitantes. O plano é mais uma contribuição às ações positivas já existentes em favor da segurança no trânsito nacional, mas vai além ao propor iniciativas pautadas em seis pilares fundamentais para o desenvolvimento das propostas, permitindo que a questão seja abordada em suas diversas vertentes. Os pilares são (Brasil, 2021b, p. 4):

- 1) Gestão da Segurança no Trânsito;
- 2) Vias Seguras;
- 3) Segurança Veicular;
- 4) Educação para o Trânsito;
- 5) Atendimento às Vítimas;
- 6) Normatização e Fiscalização.

Com o aumento da especulação imobiliária e, conseqüentemente, de conjuntos habitacionais no bairro Benedito Bentes, objeto deste estudo, surgiu a necessidade de duplicação das avenidas cachoeira do Meirim e Benedito Bentes, como também a implantação de espaços para uma melhor mobilidade urbana em ambas.

O volume de veículos motorizados que circulam no bairro nos horários de pico, em dias úteis, perfaz o total de 1.150. Aos sábados, o número cai para 500. Diante desses dados, políticas públicas relacionadas à mobilidade urbana vêm sendo estudadas e implantadas para diminuir a quantidade de veículos em circulação nos horários de pico.

Com esse propósito, na avenida Cachoeira do Meirim (Figura 15), além do canteiro central, foi instalada uma ciclovia nos dois sentidos, fazendo com que a mobilidade urbana do local não fique restrita à circulação de pedestres e veículos motorizados.

Figura 15 - Vista aérea da avenida Cachoeira do Meirim



Fonte: Acervo do autor (2023).

Na avenida Benedito Bentes igualmente foi instalada uma ciclofaixa em seus dois sentidos, bem como um corredor exclusivo para ônibus. Além disso, houve a retirada dos ambulantes do canteiro central, que prejudicavam muito a mobilidade no local. Tais transformações podem ser vistas na Figura 16, logo a seguir.

Figura 16 - Vista aérea da avenida Benedito Bentes



Fonte: Acervo do autor (2023).

Conforme demonstrado, dentre os vários percalços da mobilidade urbana no bairro Benedito Bentes estão aqueles relacionados: aos congestionamentos nas vias arteriais e coletoras; à falta de espaços públicos de qualidade; à insuficiência de acesso; à falta de modais de transporte eficientes e integrados que propiciem deslocamentos seguros, eficientes, rápidos e de qualidade aos usuários das vias.

É importante esclarecer que as discussões sobre mobilidade urbana sustentável têm sido pauta não só das agendas de Maceió, mas de praticamente todas as grandes cidades do Brasil e do mundo. Sobre isso, Soares *et al.* (2017, p. 4) evidenciam:

As discussões que envolvem a mobilidade em áreas urbanas exercem efeitos diretos sobre a qualidade do ambiente e da própria vida das pessoas que no espaço urbano residem ou desenvolvem suas atividades diárias. Tais efeitos podem se apresentar de forma positiva ou negativa na qualidade de vida das pessoas a depender da qualidade desse espaço urbano que pode ser um espaço em que os indivíduos se sintam bem e queiram ali viver ou espaços que tornam a vida das pessoas mais estressante e cansativa.

Decerto, a solução da mobilidade urbana sustentável é e deve ser tema da política estratégica dos governos. Em concordância, Aduz Jacobs (2000 *apud* Soares *et al.*, 2017, p. 4) expõe que “[...] os governos precisam desenvolver políticas que orientem a construção de espaços e cidades vivas”. Afinal, a mobilidade urbana está prevista na Constituição Federal de 1988, no artigo 182, que diz:

A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (Brasil, 1988, p. 127).

Mobilidade é deslocamento e isso precisa ser um direito garantido e efetivado a todo o momento, porque as pessoas precisam de espaços públicos seguros, amplos, confortáveis e de qualidade. Por consequência, os deslocamentos precisam ser igualmente seguros, rápidos, eficientes e de qualidade. Quanto ao território, é mera referência de extensão ou de delimitação administrativa (Moraes, 2013).

Para o Tribunal de Contas da União (Brasil, 2010).

[...] o conceito mobilidade urbana apoia-se em quatro pilares, quais sejam: integração do planejamento do transporte com o planejamento do uso do solo; melhoria do transporte público de passageiros; estímulo ao transporte não motorizado; e uso racional do automóvel.

Ao tratar dos princípios de um sistema seguro de mobilidade, o PNATRANS (Brasil, 2021b) estabelece: nenhuma morte no trânsito é aceitável; os seres humanos cometem erros; os seres humanos são vulneráveis a lesões no trânsito; a responsabilidade é compartilhada por quem projeta, constrói, gerencia, fiscaliza e usa as vias e os veículos e pelos agentes responsáveis pelo atendimento às vítimas; e a gestão de segurança no trânsito é integrada e proativa.

Na cidade de Maceió, instrumento normativo de grande relevância para o desenvolvimento e planejamento territorial é o Plano Diretor do Município, aprovado em 30 de dezembro de 2005, mediante a Lei Municipal Nº 5486 (Maceió, 2005). O documento, entretanto, está desatualizado, conforme o Estatuto da Cidade, estabelecido pela Lei nº 10.257 (Brasil, 2001), contudo, estabeleceu, em seu art. 82, inciso XV, a abertura de uma via ligando o bairro Benedito Bentes ao Litoral Norte (Maceió, 2005), conhecida como “Rota do Mar” visando melhorias na mobilidade urbana no referido bairro.

3.2 Rota do Mar: Vias e Acessos

O projeto “Rota do Mar” é uma obra que visou benfeitorias na malha viária do bairro Benedito Bentes, proporcionando tráfego seguro para a população. Essa infraestrutura liga o bairro à rodovia estadual AL-101 Norte, trazendo um deslocamento mais rápido para os usuários (Figuras 17 e 18).

Figura 17 - Rota do mar no início da Rodovia AL-101 Norte



Fonte: Acervo do autor (2023).

A Rota do Mar é de importância não apenas para os moradores do bairro Benedito Bentes, mas também para a população dos bairros circunvizinhos, que necessitam chegar aos seus destinos com maior rapidez.

Figura 18 - Rota do Mar no limite do bairro Jacarecica



Fonte: Acervo do autor (2023).

Em reunião organizada com membros da câmara dos vereadores, das secretarias municipais de Maceió, dos movimentos sociais e com professores da UFAL e do Instituto Federal de Alagoas (IFAL), representantes do bairro Benedito Bentes vêm propondo a revisão e atualização de um novo Plano Diretor para o Município de Maceió.

Com efeito, essa é uma medida de grande urgência para a cidade, devido aos impactos ambientais causados, por exemplo, pela Braskem, indústria da cadeia produtiva da química e do plástico que levou à desapropriação e à desocupação dos bairros do Pinheiro, do Bebedouro, do Mutange, do Farol e do Bom Parto, devido ao processo de subsidência. A subsidência é um fenômeno geológico caracterizado pelo afundamento ou abaixamento gradual da superfície terrestre, muitas vezes causado pela retirada excessiva de água subterrânea, exploração de recursos naturais como petróleo e gás, mineração de subsolo, ou pela compactação de solos não consolidados. A tragédia impactou também a mobilidade urbana, com interdição do trânsito nas ruas e avenidas. Os veículos que transitavam pelos referidos bairros evitavam o trânsito nas três principais vias da cidade de Maceió (Avenida Fernandes Lima, Avenida Durval de Goés Monteiro e Avenida Menino Marcelo), a partir da inauguração da Rota do Mar, muitos veículos que transitavam pelas três principais vias da cidade de Maceió, fazem uso da rota do mar para chegar a parte baixa da cidade.

Além do projeto da via em destaque nesta subseção, outras ações foram elaboradas e executadas pelos órgãos gestores do município para melhorar a mobilidade urbana do Bairro Benedito Bentes e proximidades, os quais descrevemos a seguir.

3.3 Identificação das ações direcionadas à melhoria da mobilidade urbana

Algumas outras obras de infraestrutura trouxeram melhoria das ruas e avenidas do bairro Benedito Bentes, como a “operação tapa buraco” e outras ações criadas pelo município para as vias públicas com riscos ou entrave da mobilidade urbana, dispostas no Quadro 2.

Quadro 2 - Síntese das ações nas vias públicas do bairro Benedito Bentes

Órgão Gestor governamental/ano	Ação no bairro	Impacto para mobilidade
Secretaria Municipal de Infraestrutura (Seminfra)/2022	Recuperação de ruas	Melhoria no deslocamento de pessoas e veículos
Prefeitura /2023	Operação Tapa-buraco	Melhoria no deslocamento de veículos

Fonte: SEMINFRA (2023).

Dentre as vias do bairro que receberam serviços de recapeamento estão: a Avenida Mundaú, que tem 1,2 km² de extensão (Figura 19); conectada a ela, a rua Henrique Francisco Bulhões, que também foi asfaltada em uma extensão de 800 metros; a Avenida Norma Pimentel, que recebeu uma nova camada de asfalto em 540 metros de via. Outras quatro vias estão recebendo obras de pavimentação em paralelepípedo: Travessa Belo Horizonte; Rua Belo Horizonte; Rua Boa Vista; e Rua Belo Monte (SEMINFRA, 2023).

Figura 19 - Avenida Mundaú – Benedito Bentes



Fonte: SEMINFRA (2023).

Após a finalização dos serviços de recapeamento em 1,2 km² da Avenida Mundaú, no Benedito Bentes, a rua Henrique Francisco Bulhões, que dá acesso ao Conjunto Carminha, também recebeu mais de 800 m² de recapeamento. As duas vias estão conectadas e ficam entre os conjuntos Frei Damião e Carminha. Toda a obra de recapeamento entre a Avenida Mundaú e a Henrique Francisco Bulhões compreendeu uma distância que chega a 2 km² de vias recapeadas.

Figura 20 - Rua Henrique Francisco Bulhões



Fonte: SEMINFRA, 2023.

As obras de pavimentação também aconteceram na Avenida Marília Mendonça, na Cidade Universitária. A via liga diversos bairros da parte alta e já recebeu iluminação em LED (Diodo Emissor de Luz). Já foi implantado LED em 72% da via, garantindo mais segurança. O eixo viário, que segue em obras, liga o bairro à Via Expressa, passando também pelo Benedito

Bentes. Conta com 4,5 km² de extensão e dois corredores em sentidos diferentes, com o objetivo de proporcionar ainda mais desenvolvimento para a parte alta da cidade e maior fluidez no trânsito (SEMINFRA, 2023).

Figura 21 - Vista aérea do Mercado do Benedito Bentes



Fonte: Acervo do autor (2023).

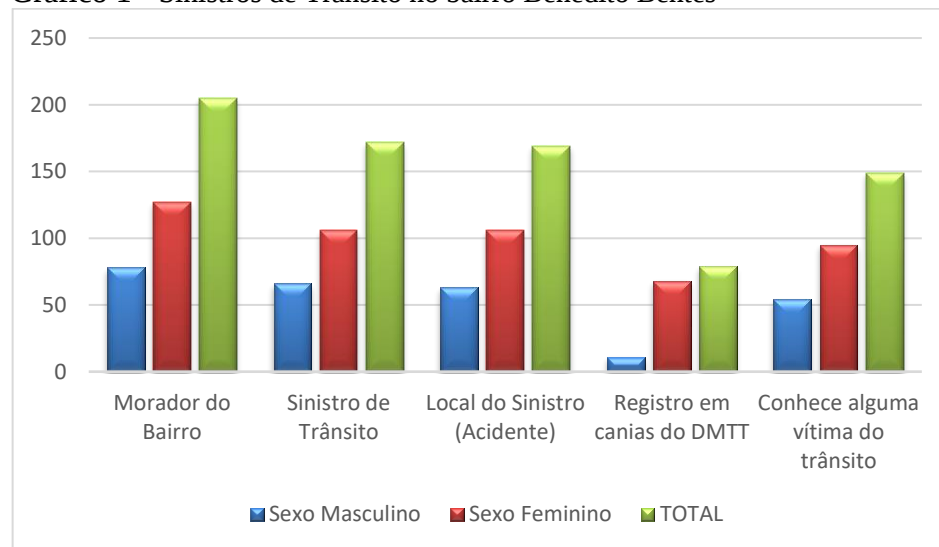
Em consonância com a Resolução Nº 674, de 6 de maio de 2022, esta pesquisa adotou como procedimento a consulta de opinião pública com participantes não identificados sendo, por isso, definida como

XXVI - Pesquisa de opinião pública: consulta verbal ou escrita de caráter pontual, realizada por meio de metodologia específica, através da qual o participante é convidado a expressar sua preferência, avaliação ou o sentido que atribui a temas, atuação de pessoas e organizações, ou a produtos e serviços; sem possibilidade de identificação do participante (Brasil, 2022, p. 3).

A consulta pública teve como finalidade obter informações acerca da mobilidade urbana do bairro e os eventos ocorridos no trânsito e foi realizada em dois locais estratégicos do Bairro Benedito Bentes, no Terminal Integrado (Figura 22) e no Mercado (Figura 21), espaços que a população visita com mais frequência. A consulta foi realizada nos dias 17, 21 e 22 de novembro de 2023 e as questões abordadas foram as que constam no Apêndice. Os resultados obtidos são os que se seguem.

No total de 205 habitantes, 127 são do sexo feminino e 78 do sexo masculino. Desse total, 83,9% já presenciou um sinistro de trânsito. As respostas obtidas geraram o Gráfico 1.

Gráfico 1 - Sinistros de Trânsito no bairro Benedito Bentes



Fonte: Elaboração própria (2023).

A partir do Gráfico 1, observamos que a maioria dos respondentes já presenciou um sinistro no trânsito, o que indica que ele não é seguro para os moradores do bairro. Destacamos ainda que as políticas públicas de melhoria da infraestrutura não estão associadas aos mecanismos de segurança das vias para os pedestres ou condutores, revelando a falta de fiscalização e falhas no monitoramento do tráfego. Assim, é preciso que a população e os órgãos e entidades responsáveis pela mobilidade urbana busquem juntos repensar

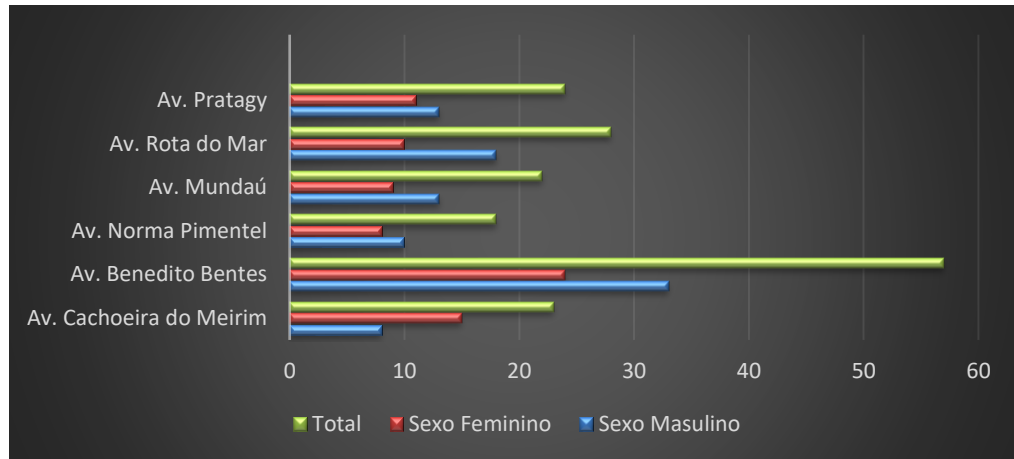
A mobilidade sustentável no contexto socioeconômico da área urbana pode ser vista através de ações sobre o uso e ocupação do solo e sobre a gestão dos transportes visando proporcionar acesso aos bens e serviços de uma forma eficiente para todos os habitantes, e assim, mantendo ou melhorando a qualidade de vida da população atual sem prejudicar a geração futura (Campos, 2006, p. 4).

Esta citação já foi por nós citada na página 26 deste texto, mas se torna relevante citá-la novamente para lembrarmos o conceito de mobilidade sustentável e sua ampla compreensão, entendendo que a violência no trânsito também está registrada no *ranking* de sinistro de trânsito em Maceió, bairro que está em primeira colocação no município de Maceió em relação a esse assunto.

No gráfico 2, foi apontado pelos respondentes o local do sinistro de trânsito por eles presenciados, destacando-se a Avenida Benedito Bentes, que possui o maior número entre os citados que participaram da consulta pública, 57 vezes (33,73%), seguida da Avenida Rota do Mar, com 28 vezes (16,57%), e da Avenida Pratygy, com 24 vezes (14,20%). Logo após temos

a Avenida Cachoeira do Meirim, com 23 vezes (13,61%), seguida da Avenida Mundaú, com 22 vezes (13,02%), e, por fim, a Avenida Norma Pimentel, citada 10 vezes (5,92%).

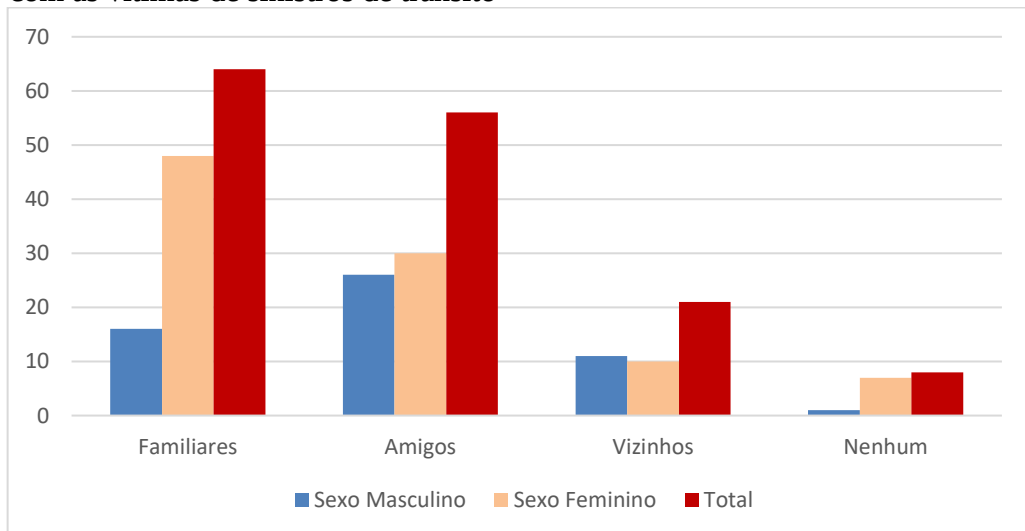
Gráfico 2 - Local do Sinistro no Benedito Bentes



Fonte: Elaboração própria (2023).

O Gráfico 3, logo a seguir, mostra grau de aproximação ou parentesco das vítimas de trânsito. Como se pode observar, 149 conhecem as vítimas de trânsito, em que 64 são familiares das vítimas, 56 são amigos das vítimas, 21 são vizinhos das vítimas e 8 não tem nenhum vínculo com as vítimas.

Gráfico 3 - Grau de aproximação ou parentesco dos participantes da pesquisa com as vítimas de sinistros de trânsito



Fonte: Elaboração própria (2023).

A mobilidade urbana no bairro do Benedito Bentes enfrenta, portanto, inúmeros desafios, destacando-se entre eles os percalços das vias. O excesso de velocidade representa uma ameaça constante, colocando em risco a segurança de condutores e pedestres. A falta de

fiscalização adequada também contribui para a impunidade dos infratores, incentivando comportamentos perigosos. Além disso, a desinformação dos condutores, seja sobre regras de trânsito ou sobre condições das vias, amplifica os riscos de sinistros.

Devemos citar ainda a ausência de uma sinalização eficaz, que aumenta a probabilidade de equívocos e colisões. Para enfrentar esses desafios, é crucial investir em medidas educativas, buscando também intensificar a fiscalização e aprimorar a sinalização, promovendo uma mobilidade urbana mais segura e responsável.

De acordo com as respostas dos participantes da pesquisa, entendemos e ressaltamos que mobilidade urbana envolve várias ações para diminuir a quantidade de sinistros de trânsito nos bairros, não só o alargamento de vias (ruas e avenidas). Sugiro que se pense também em instrumentos de redução de velocidades (lombadas), semáforos inteligentes, rotatórias, sinalização vertical e horizontal em bom estado de conservação e visibilidade para a segurança viária.

Figura 22 - Vista aérea do terminal Integrado do Benedito Bentes



Fonte: Acervo do autor (2023).

Mesmo diante das intervenções promovidas pela Secretaria Municipal de Infraestrutura no Bairro Benedito Bentes, como a “operação tapa-buraco” e outras iniciativas, o bairro permanece no topo do *ranking* em sinistro de trânsito, pois, como foi falado anteriormente, os percalços ainda permanecem, devido à falta de implementação de políticas públicas pelo Estado e órgãos competentes.

A consulta pública por nós realizada revelou percalços de mobilidade, um trânsito violento e a falta de segurança em circular nas principais vias e avenidas do bairro, apontando a Avenida Benedito Bentes como um ponto crítico, que demanda atenção especial. A participação da população na consulta pública reflete, pois, o desejo de engajamento e a necessidade de uma colaboração efetiva entre a comunidade e os órgãos responsáveis pela mobilidade urbana na busca por soluções eficazes, aliando ações de conscientização para construir um ambiente urbano mais seguro, acessível e sustentável para todos os habitantes do bairro Benedito Bentes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A discussão aqui estabelecida teve como principal objetivo analisar as políticas públicas voltadas para a mobilidade urbana do bairro Benedito Bentes, em Maceió, buscando conhecer seus avanços e percalços em assegurar um bairro transitável para a sociedade. Também procurou evidenciar os conceitos de território, políticas públicas e mobilidade urbana, além de verificar a diferença entre mobilidade urbana e acessibilidade urbana, bem como do número de sinistros no período de 2018 a 2022.

Embora o Benedito Bentes possua infraestrutura um pouco deficiente que permita o desenvolvimento da mobilidade urbana, observamos que foram implantadas políticas públicas de infraestrutura para a mobilidade urbana em seu interior, em virtude da duplicação da Avenida cachoeira do Meirim e da implantação de ciclovia nos dois sentidos da via, bem como da implantação de ciclofaixa e de corredor exclusivo de ônibus, além da construção da Avenida Rota do Mar.

Em síntese, podemos afirmar que o bairro Benedito Bentes apresenta determinados entraves quanto à mobilidade urbana de qualidade, de modo que se torna necessário desenvolver trabalho de Educação para o trânsito, resolver irregularidades das calçadas destinadas ao passeio de pedestres e construir com a sociedade o plano diretor da cidade, pois essas irregularidades também afetam a locomoção de cadeirantes e das demais pessoas com deficiência de mobilidade reduzida.

A partir da realidade do bairro, entendemos que o planejamento urbano de uma cidade deve fazer parte das políticas públicas contidas nos Planos Diretores Municipais e que a necessidade de ações propostas e realizadas pelas coordenações da Educação do Trânsito dos órgãos e entidades diminuiria a falta de conscientização de uma parte da população, que é ainda algo preocupante, devido à cultura local em relação à mobilidade urbana.

Vale ressaltar que não foi usado nenhum dado estatístico referente à população do bairro Benedito Bentes, tendo em vista que a estimativa prevista para a cidade de Maceió era de um milhão de habitantes e quando saiu o Censo 2022 a população foi registrada em 957.916 habitantes.

Em complementação aos nossos achados, sugerimos estudos, palestras e diversos eventos no bairro que exijam do poder executivo, juntamente com o legislativo, mais projetos propostas que contribuam com a melhoria da mobilidade urbana local e, consequentemente, para a melhoria da qualidade de vida da população.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Patrícia José. **Arrendamento e acesso à terra no Brasil**. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 2002.
- AMARAL, Camilo Vladimir Lima *et al.* Em busca de um novo paradigma para a mobilidade urbana de Goiânia: a contribuição de um programa de extensão. *In*: KNEIB, Erika Cristine. **Projeto e cidade: ensaios Acadêmicos**. Goiânia: Funape, 2013.
- ANDRÉ, Franklin Luiz Ramos et al.. A mobilidade urbana no contexto da expansão territorial do bairro Benedito Bentes em Maceió/al. Anais do XV ENANPEGE... Campina Grande: Realize Editora, 2023. Disponível em: <<https://editorarealize.com.br/artigo/visualizar/93779>>. Acesso em: 17 de dezembro de 2023.
- ANDRÉ, Franklin Luiz Ramos; SILVA, Gilcileide Rodrigues da. A Mobilidade Urbana no Contexto da Expansão Territorial do Bairro Benedito Bentes, em Maceió/Alagoas. **Revista Tocantinense de Geografia**, v. 12, n. 28, p. 100-113, 2023. Disponível em: <https://sistemas.uft.edu.br/periodicos/index.php/geografia/article/view/16219>. Acesso em: 15 de julho de 2023.
- ANJOS, José Ademir M dos. IBGE divulgou censo realizado e estratificado por bairro em Maceió. **bairrosdemaceio.net**, 16 jul. 2011. Disponível em: <https://bairrosdemaceio.net/noticias/ibge-divulgou-censo-realizado-e-estratificado-por-bairro-em-maceio>. Acesso em: 15 de julho de 2023.
- ANTP - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. **Trânsito no Brasil: Avanços e Desafios**. São Paulo: ANTP, 2007.
- ARAÚJO, Luísa; RODRIGUES, Maria de Lurdes. Modelos de análise das políticas públicas. **Sociologia, problemas e práticas**, n. 83, p. 11-35, 2017. Disponível em: <https://ciencia.iscte-iul.pt/publications/modelos-de-analise-das-politicas-publicas/39250>. Acesso em: 15 de julho de 2023.
- BALBIM, Renato. **Práticas espaciais e informatização do espaço da circulação: mobilidade cotidiana em São Paulo**. 2003. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.
- BEJEAU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia Urbana**. 3. ed. Lisboa: fundação Calouste Gulbenkian, 2010.
- BÍBLIA. Português. **Bíblia sagrada**. Tradução de João Ferreira de Almeida. 2. ed. Barueri: Sociedade Bíblica do Brasil, 1999. 213 p
- BRASIL. **Decreto Nº 62.497, de 1º de abril de 1968**. Aprova o Regulamento para o exercício da profissão de estatístico. O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o artigo 83, item II, da Constituição... Brasília, DF, 1968. Disponível em: https://legislacao.presidencia.gov.br/ficha/?/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/dec%2062.497-1968&OpenDocument. Acesso em: 15 de julho de 2023.
- BRASIL. **Lei Nº 4.739, de 15 de julho de 1965**. Dispõe sobre o exercício da profissão de estatístico e dá outras providências. Brasília, DF, 1965. Disponível em:

https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=409727. Acesso em: 12. nov. 2023.

BRASIL. **Lei Nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018**. Cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) e acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre regime de metas de redução de índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de índice de mortos no trânsito por grupos de veículos. Brasília, DF, 2018. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13614.htm. Acesso em: 12. nov. 2023.

BRASIL. **Levantamento sobre a situação dos Planos de Mobilidade Urbana**. Brasília, DF, 2023b. Disponível em: <http://www.gov.br/indr/pt-br/assuntos/mobilidade-e-servicos-urbanos/planejamento-da-mobilidade-urbana/levantamento-sobre-a-situacao-dos-planos-de-mobilidade>. Acesso em: 12 nov. 2023.

BRASIL. Ministério das cidades. **PlanMob - Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana**. Brasília, DF, 2015. Disponível em: <http://planodiretor.mprs.mp.br/arquivos/planmob.pdf>. Acesso em: 12. nov. 2023.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Minuta do Projeto de Lei do Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano**. Institui o marco legal do transporte público coletivo urbano e altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Brasília, DF, 2023a. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/mobilidade-urbana/marco-legal-do-transporte-publico-coletivo>. Acesso em: 11 de no. 2023.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. **Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito**. Brasília, DF, 2021a. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/renaest>. Acesso em: 26 set. 2023.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura, Secretaria Nacional de Trânsito. **Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) 2021**. Brasília, DF, 2021b. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/Anexo_I_pnatrans.pdf. Acesso em: 26 set. 2023.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. **Sistema seguro e visão zero**. Brasília, DF, [20--?]. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/pnatrans/sistema-seguro-e-visao-zero>. Acesso em: 30 mar. 2023.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Regional. **Sistema de Apoio à Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana**. Brasília, DF, 2021c. Disponível em: <http://www.gov.br/indr/pt-br/assuntos/mobilidade-e-servicos-urbanos/sistemas-de-apoio-a-elaboracao-de-planos-de-mobilidade-urbana-1>. Acesso em: 12 nov. 2023.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Regional. **Programa de desenvolvimento urbano - Pró-Cidades**. Brasília, DF, 2019. Disponível em: https://www.gov.br/cidades/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/desenvolvimento-urbano-e-metropolitano/programa-de-desenvolvimento-urbano-pro-cidades/MANUAL_DO_PROGRAMA_PR_CIDADES_00000002.pdf. Acesso em: 12. nov. 2022.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Resolução N° 674, de 06 de maio de 2022**. Dispõe sobre a tipificação da pesquisa e a tramitação dos protocolos de pesquisa no Sistema CEP/Conep. Brasília, DF, 2022. Disponível em: <https://conselho.saude.gov.br/resolucoes-cns/2469-resolucao-n-674-de-06-de-maio-de-2022>. Acesso em: 12. nov. 2023.

BRASIL. [Constituição de 1988]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 30 mar. 2023.

BRASIL. Presidência da República. **Lei N° 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF, 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm. Acesso em: 30 mar. 2023.

BRASIL. Presidência da República. **Lei N° 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF, 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em: 30 mar. 2023.

BRASIL. Presidência da República. **Lei N° 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis n°s 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei n° 5.452, de 1° de maio de 1943, e das Leis n°s 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 30 mar. 2023.

BRASIL. Senado Federal. **Política nacional de mobilidade urbana**. Brasília, DF, 2016. Disponível em: <https://leisenado.blogspot.com/2016/11/politica-nacional-de-mobilidade-urbana.html>. Acesso em: 08 dez 2023.

CAMPOS, Vânia Barcellos Gouvêa; RAMOS, Rui AR. **Proposta de indicadores de mobilidade urbana sustentável relacionando transporte e uso do solo**. In: I CONGRESSO LUSO-BRASILEIRO PARA O PLANEJAMENTO URBANO, REGIONAL, INTERAGO E SUSTENTÁVEL, São Carlos, SP, 2005. **Anais [...]**. São Carlos, SP, 2005, p. 10-22. Disponível em: https://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/4871/1/Ramos_CI_2_2005.pdf. Acesso em: 08 dez 2023.

CAMPOS, Vânia Barcellos Gouvêa. Uma visão da mobilidade urbana sustentável. **Revista dos transportes públicos**, v. 2, n. 99-106, p. 4, 2006. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/simpurb2019/article/view/24807>. Acesso em: 08 dez 2023.

CARIO, Silvio Antônio Ferraz; BUZANELO, Edemar J. Notas sobre a teoria Marxista da renda da terra. **Revista de Ciências Humanas**, v. 5, n. 8, p. 32-47, 1986. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/revistacfh/article/view/23542>. Acesso em: 08 dez 2023.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de *et al.* **A mobilidade urbana no Brasil**. Brasília, 2011.

CASTRO, Iná Elias de. **Geografia e política: território, escalas de ação e instituições**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

COSTA, Heloisa Soares de Moura (org.). **Novas periferias metropolitanas – A expansão metropolitana em Belo Horizonte**: dinâmica e especificidades no Eixo Sul. Belo Horizonte: C/Arte, 2006.

COSTA, Marcela da Silva. **Um índice de mobilidade urbana sustentável**. Escola de Engenharia de São Carlos-USP. São Carlos, 2008.

COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia Política e Geopolítica**: Discursos sobre o Território e o Poder. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo. 2010.

DUARTE, Fábio. **Introdução à mobilidade urbana**. Curitiba: Juruá. 2017.

FARAH, Marta Ferreira Santos. Administração pública e políticas públicas. **Revista de Administração Pública**, v. 45, p. 813-836, 2011. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rap/a/MfQ6N6BdxJJcT8Dj5zXYW4x/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 08 dez 2023.

FERREIRA, Álvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia (ed.). **Desafios da metropolização do espaço**. [S.l]: Consequência, 2015.

FURINI, Luciano Antônio. Os agentes urbanos: conceito e características principais. **Geografia e Pesquisa**, (UNESP. Ourinhos), v. 8, n. 1, p. 15-24, 2014. Disponível em: <http://geografiapesquisa.ourinhos.unesp.br/index.php#!/pesquisa/grupos-de-estudo/diter/publicacoes/>. Acesso em: 08 dez 2023.

GUIMARÃES, Geraldo Spagno. **Comentários à Lei de mobilidade urbana, Lei no. 12.587/12**: essencialidade, sustentabilidade, princípios e condicionantes do direito à mobilidade. Editora Fórum, 2012.

GODARD, François; CASTELLS, Manuel. In: FORTI, Reginaldo (org.). **Marxismo e urbanismo capitalista**. São Paulo: LECH – Livraria Editora Ciências Humanas Ltda, 1979.

GUDINA, Andrej Alexander Barbosa et al. **Às vias de fato**: o automóvel enquanto força dominante da urbanização de Maceió-AL após o plano diretor de 2005. Maceió, 2022.

GUITARRARA, Paloma. "Mobilidade urbana". **Brasil Escola**. 2022. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/mobilidade-urbana.htm>. Acesso em: 30 mar. 2023.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização**: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HAESBAERT, Rogério. **Territórios Alternativos**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2006.

HAESBAERT, Rogerio. Território e multiterritorialidade: um debate. **GEographia**, v. 9, n. 17, p. 19-45, 2007. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/13531>. Acesso em: 30 mar. 2023.

HAESBAERT, Rogerio. Sociedades bipolíticas de in-segurança e des-controle dos territórios. In: OLIVEIRA, M. et al. (org), **O Brasil, a América Latina e o mundo**: espacialidades contemporâneas. Rio de Janeiro: Lamparina, Faperj e ANPEGE, 2008.

HISSA, Cássio Eduardo Viana. **A mobilidade das fronteiras**: inserções da geografia na crise da modernidade. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002.

HÖFLING, Eloisa de. Estado e políticas (públicas) sociais. **Cadernos Cedes**, v. 21, p. 30-41, 2001. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ccedes/a/pqNtQNWnT6B98Lgipc5YsHq/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 30 mar. 2023.

ITDP – INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (Brasil). **Planos de Mobilidade Urbana**: Abordagens Nacionais e Práticas Locais. 2015. Disponível em: http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2015/03/td13_urbanmobilityplans_pt.pdf. Acesso em: 12. nov.2023

IBGE. População de Maceió. **Censo 2022**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/al/maceio.html>. Acesso em: 12. nov. 2023.

JÚNIOR, José Carlos Ferrari. Limites e potencialidades do planejamento urbano. **Estudos Geográficos: Revista Eletrônica de Geografia**, v. 2, n. 1, p. 15-28, 2004. Disponível em: <https://www.periodicos.rc.biblioteca.unesp.br/index.php/estgeo/article/view/258>. Acesso em: 12. nov. 2023.

LEFEBVRE, Henri. **Produção do espaço**. Paris: Anthropos. 1986.

LÉVY. Jacques. Os novos espaços da mobilidade. **GEOgraphia**, Niterói, n. 6, 2002. Disponível em: <https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2001.v3i6.a13407>. Acesso em: 12. nov. 2023.

LENCIONI, Sandra. Observações sobre o conceito de cidade e urbano. **GEOUSP, Espaço e Tempo**, São Paulo, nº 24. 2008, p. 109-123. Disponível: http://www.geografia.fflch.usp.br/publicacoes/Geousp/Geousp24/Artigo_Sandra.pdf. Acesso: 15. maio. 2023.

MACEIÓ. **Lei Municipal Nº 5486 de 30 de dezembro de 2005**. Institui o Plano Diretor do Município de Maceió, Estabelece Diretrizes Gerais de Política de Desenvolvimento Urbano e dá Outras Providências. Maceió: Câmara Municipal de Maceió, 2005.

MACEIÓ. **Lei Municipal nº 5.593 de 08 de fevereiro de 2007**, Código De Urbanismo e Edificações do Município de Maceió. Maceió, 2007. Disponível em: <http://abre.ai/codigomaceio>. Acesso em: 11 nov. 2023.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades alternativas para a crise urbana**. Petrópolis: Vozes, 2001.

MARQUES, Camila Meira Barbosa. **Requalificação do Conjunto Urbanístico da Rua do Comércio, no bairro do Centro em Maceió/AL**. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Da Bahia. Salvador, BA, 2011.

MARTINELLI, Maria Lúcia. Pesquisa qualitativa: elementos conceituais e teórico-metodológicos. In: ENCONTRO DE PESQUISADORES DO INSTITUTO DE CIÊNCIAS DA SOCIEDADE E DESENVOLVIMENTO REGIONAL. Campos dos Goytacazes, 2005. **Anais [...]**, Campos dos Goytacazes, 2005, p. 8-15.

MARTINS, G.S. **Os camponeses e a política no Brasil**. Petrópolis, RJ, Vozes, 1983. p. 151 – 177.

MOBILIZE BRASIL. Plano de Mobilidade Urbana nas capitais. **Mobilize Brasil**, 2018a. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/estatisticas/54/plano-de-mobilidade-urbana-nas-capitais-2018.html>. Acesso em: 17 nov. 2023.

MOBILIZE BRASIL. Seis Anos da política Nacional de Mobilidade. **Mobilize Brasil**, 2018b. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/10745/seis-anos-da-politica-nacional-de-mobilidade.html>. Acesso em: 08 dez. 2023.

MOBILIZE BRASIL. A nova mobilidade urbana brasileira. **Mobilize Brasil**, [20--?]. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/3506/a-nova-mobilidade-urbana-brasileira.html>. Acesso em: 17 nov. 2023.

MONTE-MÓR, Roberto Luís. As teorias urbanas e o planejamento urbano no Brasil. **Economia regional e urbana: Contribuições teóricas recentes**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006, p. 61-85.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Território na Geografia de Milton Santos**. São Paulo: Annablume, 2013.

MORIN, Edgar. Da necessidade de um pensamento complexo. Tradução de Juremir Machado da Silva. In: MORIN, Edgar. **Para navegar no século XXI: tecnologias do imaginário e cibercultura**, v. 3, 2003.

MULLER, Pierre; SUREL, Yves. **A análise das políticas públicas**. Pelotas: EDUCAT, 2002.

NABARRO, Sérgio Aparecido; SUZUKI, Júlio César. A renda da terra nos autores clássicos. In: XVI ENCONTRO NACIONAL DOS GEÓGRAFOS. 2010. **Anais [...]**. Porto Alegre, 2010.

NAIRANE, Decarli; FILHO, Paulo Ferrareze. Plano diretor no estatuto da cidade: uma forma de participação social no âmbito da gestão dos interesses públicos. **Senatus**, Brasília, v. 6, n. 1, p. 35-43, mai. 2008. Disponível em: https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/131832/Plano_diretor_estatuto_cidade.pdf?sequence=3&isAllowed=y. Acesso em: 17 nov. 2023.

NAMUR, Marli; BOEIRA, Jurandir Guatassara. Reflexões sobre o papel do Planejamento Urbano no Brasil. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL–ANPUR, v. 11, 2005.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de; CARLOS, Ana Fani Alessandri (org.). **Geografia das metrópoles**. São Paulo: Contexto, 2006.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho *et al.* (ed.). **Geografia urbana: ciência e ação política**. Consequência, 2014.

OLIVEIRA, Pâmela. **Prefeitura investe em ciclovias como incentivo à mobilidade sustentável**. Maceió: Prefeitura de Maceió/Seminfra, 2023. Disponível em:

<https://maceio.al.gov.br/noticias/seminfra/prefeitura-investe-em-ciclovias-como-incentivo-a-mobilidade-sustentavel>. Acesso em: 22 maio 2023.

QUEIROZ, Tiago Augusto Nogueira de. Espaço geográfico, território usado e lugar: Ensaio sobre o pensamento de Milton Santos. **Pra Onde?** v. 8, n. 2, p. 154-161, 13 dez. 2014. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/paraonde/article/view/61589>. Acesso em: 22 maio 2023.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Editora Ática, 1993.

RIBEIRO, Júlia Werneck; ROOKE, Juliana Maria Scoralick. **Saneamento básico e sua relação com o meio ambiente e a saúde pública**. 2010. 36f. TCC (Graduação) – Curso de Engenharia, Faculdade de Engenharia da UFJF, Juiz de Fora, 2010.

RODRIGUES, Juciano Martins; LEGROUX, Jean. A questão da mobilidade urbana na Região Metropolitana do Rio de Janeiro: reflexões a partir dos projetos de infraestrutura para os megaeventos esportivos. In: CASTRO, G. D. *et al.* **Rio de Janeiro: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.

ROSA, Júlia Gabriele Lima da; LIMA, Luciana Leite; AGUIAR, Rafael Barbosa de. **Políticas públicas: introdução**. 2021. (Recurso eletrônico).

SANTOS, Cleidijane Siqueira *et al.* Interdisciplinaridade e políticas públicas: perspectivas no Brasil atual. **Revista Inter-Legere**, v. 4, n. 31, p. c26500-c26500, 2021. Disponível em: <https://periodicos.ufrn.br/interlegere/article/view/26500>. Acesso em: 22 maio 2023.

SANTOS, Gislene Aparecida dos. Redes e territórios: reflexões sobre a migração. In: DIAS, Leila Christina; SILVEIRA, Rogério Leandro Lima da. **Redes, sociedades e territórios**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005.

SANTOS, Milton. **Por uma nova geografia**. São Paulo: Hucitec; Editora da Universidade de São Paulo. 1. ed. 1978.

SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia de; SCARLATO, Francisco Capuano; ARROYO, Mônica. **O novo mapa do mundo: natureza e sociedade de hoje - uma leitura geográfica**. São Paulo: Hutitec/Annablume, 2002.

SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia de; SILVEIRA, Maria Laura. **Território, globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec, 1994.

SARAVIA, Enrique; FERRAREZI, Elisabete. **Políticas públicas**. Brasília: Enap, v. 1, p. 317, 2006.

SARAVIA, Enrique; FERRAREZI, Elisabete. **Políticas públicas**. Coletâneas. Volumes, v. 1, 2007.

SAQUET, Marcos Aurélio. **Abordagens e concepções de território**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

SECCHI, Leonardo. **Políticas Públicas: conceitos, esquemas de análise, casos práticos**. 2 ed. São Paulo: Cengage Learning, 2015.

SINGER, Paul; JUSTO, Marcelo Gomes. **Urbanização e desenvolvimento**. Autêntica, 2017.

SILVA, Cátia Antonia da; CAMPOS Adrelino (org.). **Metrópoles em mutação: dinâmicas territoriais, relações de poder e vida coletiva**. Rio de Janeiro: Revan: FAPERJ, 2008.

SILVA, Fernanda Cortez. **Mobilidade urbana em Maceió/AL: a bicicleta como meio de reforçar a escala humana da cidade**. Dissertação de mestrado – Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, SC, 2011.

SILVA, Maria de Fátima. **Modelo de referência para análise e desenvolvimento de sistemas de monitoramento de intervenções de governos municipais no campo habitacional**. 2005. 382 f. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. 2005.

SILVA, Renan Durval Aparecido. **A teia da vida urbana: a mobilidade em Maceió sob a luz do pensamento sistêmico**. 2023. Tese de Doutorado. Universidade Federal de Alagoas

SICSÚ, João; CASTELAR, Armando (org.) **Sociedade e economia: estratégias de crescimento e desenvolvimento**. Brasília: Ipea, 2009.

SOARES, Joyce Aristércia Siqueira. *et al.* Mobilidade urbana sustentável: fatores determinantes da escolha pelo transporte alternativo na percepção dos usuários que fazem a rota Campina Grande - PB/Alagoa Nova - PB. **GeAS**, v. 6, n. 2, maio/ago. 2017. Disponível em: <https://periodicos.uninove.br/geas/article/view/10045>. Acesso em: 22 maio 2023.

SOUSA, Adriano Amaro de. Mobilidade e território: subsídios teórico-metodológicos para compreender a mobilidade populacional na geografia. **Caderno Prudentino de Geografia**, Presidente Prudente, n. 38, v. 2, p.113-127, ago./dez. 2016. Disponível em: <file:///C:/Users/arian/Downloads/5503-Texto%20do%20Artigo-19435-19408-10-20180104.pdf>. Acesso em: 22 maio 2023.

SOUZA, Celina. Políticas públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias**, p. 20-45, 2006.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade: Uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbana**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrams Brasil, 2003.

VACCARI, Lorreine Santos; FANINI, Valter. Mobilidade urbana. **Publicações temáticas da Agenda Parlamentar do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Paraná–CREA-PR**. Curitiba, 2011.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Mobilidade urbana e cidadania**. [S.]: Senac Editoras, 2018.

VIZIOLI, Simone Helena Tanoue. **Planejamento urbano no Brasil: a experiência do SERFHAU enquanto órgão federal de planejamento integrado ao desenvolvimento municipal**. 1998. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

WRI BRASIL. **Sete Passos – Como construir um Plano de Mobilidade Urbana**. 2017a. Disponível em: https://www.wribrasil.org.br/sites/default/files/Sete%20Passos%20-%20Como%20construir%20um%20Plano%20de%20Mobilidade%20Urbana_jan18.pd. Acesso em: 12.nov.2023.

WRI BRASIL. **Especialistas em transporte lançam 10 Princípios de Mobilidade Compartilhada para Cidades Humanas**. 2017b. Disponível em: <https://www.wribrasil.org.br/noticias/especialistas-em-transporte-lancam-10-principios-de-mobilidade-compartilhada-para-cidades>. Acesso em: 12.nov.2023.

YKENGGA. **Mobilidade Urbana**. 2015. 1 Charge digital. Blog do Ykenga. Disponível em: <https://blogdoykenga.blogspot.com/2015/08/mobilidade-urbana.html>. Acesso em: 08 dez. 2023.

APÊNDICE A - CONSULTA PÚBLICA - BAIRRO BENEDITO BENTES

Você já participou de uma consulta pública? Sabe o que é? É uma forma de dialogar com a população, sobre o que sabe de um tema. Ela é uma consulta aberta a qualquer interessado, com o objetivo de receber contribuições sobre a **MOBILIDADE URBANA DO BAIRRO BENEDITO BENTES**. Os resultados podem ajudar a sociedade na tomada de decisões relativas à formulação e definição de políticas públicas sobre a mobilidade urbana.

Agrademos pela sua participação e aproveitamos para informar que não haverá identificação do respondente. **O sigilo das informações será garantido pela apresentação dos resultados sem elementos que possibilitem a identificação de nenhum respondente, conforme a Lei nº 4.739/65 e o regulamento do Decreto nº 62.497/68.**

1 – Você morador/a do bairro?

() Sim

() Não

2 – O/A SENHOR/A já presenciou algum Acidente de trânsito no Bairro?

() Sim

() Não

3 – Se a resposta for sim, sabe informar onde?

() Rua _____

() AV. _____

() Referência do local _____

() não sei informar

4 – O/A SENHOR/A usou algum meio/canal do DMTT para registrar a ocorrência do acidente?

() Sim

() Não

5 – Você conhece alguma vítima do trânsito no Bairro Benedito Bentes?

() familiares _____

() amigos

() vizinhos

() Nenhum